aero JOURNAL HORS-SERIE
Nov. - Déc.. 2015
HS N° 22

aero JOURNAL HORS-SERIE

Histoire de la guerre aérienne

FW 190 JABOS

un magazine des éditions caractère

Fw 190 F et G au combat

Collection Aviation

MESSERSCHMITT BF 109

THE ULTIMATE TECHNICAL GUIDE
dedicated to the *German legendary fighter*

non-contractual artwork

Built to 33.675 copies, the Messerschmitt Bf 109 remains today source of fascination, both for the enthusiasts of aviation and the contemporary military history fans. This fighter symbolizes as much the power and the superiority of the Luftwaffe during the first war years, as the ferocity of the air combats during the Battle of England.

After years of patient and meticulous researches in the Messerschmitt and Daimler-Benz archives, with the cooperation of recognized specialists and anonymous enthusiasts, Jean-Claude Mermet and Christian-Jacques Ehrengardt designed this monograph like a technical guide intended to facilitate the identification of the various versions of the famous Luftwaffe's fighter.

The authors testify through nearly 200 pages, widely illustrated with plans and color profiles designed by Jean-Marie Guillou, as well as a rich and very often new iconography, the power and complexity of this legendary fighter.

- 192 PAGES
- FORMAT 21.6*27.9 CM
- PRINTED ON SEMI-MAT COATED PAPER – PAPERBACK
- FULL TEXT AND CAPTIONS IN ENGLISH

France métropolitaine : 39,90 €
EU & Switzerland : 44,90 €
DOM-TOM & Rest of the world : 49,90 €
Frais de port inclus / Shipping rates and all taxes included

NOW ON PRE-ORDER AT WWW.CARAKTERE.COM
OR FROM OUR SALES DEPARTMENT
CONTACT@CARAKTERE.COM - +33 (0)4 42 21 06 76

ÉGALEMENT DISPONIBLE EN VERSION FRANÇAISE

FW190 JABOS

Texte : **Christian-Jacques Ehrengardt**
Profils couleur : **Jean-Marie Guillou**
Plans : **Hubert Cance**
Illustration de couverture : **Jerry Boucher**

[NOTAM]
Achtung Jabos!

En juillet 1940, en pleine Bataille d'Angleterre, la Luftwaffe invente le concept du chasseur-bombardier – *Jabo* (*Jagdbomber*) dans la terminologie allemande. Cette arme va littéralement révolutionner la guerre aérienne – et, partant, la guerre terrestre. Mais pas exactement comme ses concepteurs l'ont imaginé.

Au départ, il s'agit de limiter les pertes des bombardiers allemands confrontés à la chasse britannique tout en portant la destruction au cœur même du dispositif ennemi. Arrivant sous la couverture radar, seuls ou par deux, les *Jabos* sont pratiquement indétectables. Ils frappent où ils veulent, quand ils veulent. Et quand bien même ils sont repérés et attaqués, ils sont capables de se défendre seuls sans l'aide d'une escorte.

Sauf que… la Luftwaffe se trompe de guerre.

Si le chasseur-bombardier va se révéler être une arme tactique d'une redoutable efficacité, il n'est en rien un vecteur stratégique. Il ne peut délivrer qu'une charge limitée sur un objectif ponctuel, mais en aucun cas il n'est en mesure de peser sur le sort des armes à long terme. À l'Ouest, les *Jabos* n'auront comme seul mérite que celui de maintenir la RAF sous pression en la contraignant à conserver en Grande-Bretagne plus de forces que nécessaire, alors que celles-ci auraient été bien plus utiles ailleurs (comment ne pas porter au crédit des *Jabos* le fait que le Spitfire Mk. IX, désespérément attendu à Malte, en Tunisie et en Australie, n'y sera pas déployé avant janvier 1943 au plus tôt ?).

En revanche, le *Jabo* montre toute son utilité sur le front de l'Est, et en particulier les versions spécifiques du Fw 190. À tel point que, à partir du second semestre 1943, ces dernières remplacent progressivement le Ju 87 au sein des *Stukageschwader* – transformées pour l'occasion en *Schlachtgeschwader*. Contrairement à ce qui se passe à l'Ouest, la bataille se déroule moins dans les airs qu'au sol, et les *Jabos* sont confrontés journellement à l'impossible tâche d'endiguer le flot des chars soviétiques qui ne cesse de submerger la Wehrmacht.

Le Fw 190 n'a peut-être pas été le meilleur chasseur-bombardier – tout comme il n'a peut-être pas non plus été le meilleur chasseur tout court – de la Seconde Guerre mondiale. En tout cas, dans sa version *Jabo*, il a joué un rôle non négligeable sur le front de l'Est depuis la bataille de Koursk jusqu'à celle de Berlin. C'est son parcours que nous vous proposons de suivre.

CJE

SOMMAIRE

1 — 1940 - 1942 « TIP AND RUN » — P.04
2 — RIEN QUE LE SOLEIL QUI POUDROIE ET LE SABLE QUI ONDOIE… — P.13
3 — FRIEDRICH ET GUSTAV LES SCHLACHTFLUGZEUGE — P.25
4 — AVRIL - SEPTEMBRE 1943 JABOS À L'EST — P.40
5 — JANVIER - JUIN 1943 TERRORANGRIFFE SUR L'ANGLETERRE — P.50
6 — JUIN 1943 - JUIN 1944 VOIR NAPLES ET MOURIR — P.58
7 — JUILLET 1943 - DÉCEMBRE 1944 JABOS À L'OUEST — P.67
8 — OCTOBRE 1943 - DÉCEMBRE 1944 AGONIE À L'EST — P.74
9 — JANVIER - MAI 1945 LES OPÉRATIONS DU DÉSESPOIR — P.98

Aérojournal Hors-Série n°22
Novembre - Décembre 2015
ISSN : 2103-7922
Commission paritaire : en cours
Dépôt légal (BNF) : à parution

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
3120, rute d'Avignon
13090 Aix-en-Provence– France
SARL au capital de 60 000 euros
RCS de Marseille B 450 657 168

Rédaction : 04 42 21 06 76
Service Commercial : 04 42 21 06 76
Télécopie : 04 42 21 13 39
info@caraktere.com
www.caraktere.com

Directeur de la publication Y. Kadari
Rédacteur-en-chef C.-J. Ehrengardt
Correctrice B. Watellier
Secrétariat E. Teuma Lena
Direction artistique A. Gola
Infographie M. Mioduszewska, A. Ricard, N. Belivier, V. Deraze

Service des ventes et réassort :
à juste Titres 04 88 15 12 40

Responsable de la publication pour la Belgique
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9 / B–1070 Bruxelles
Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by
Aubin Imprimeur

Retrouvez-nous sur Facebook :
www.facebook.com/aerojournal.magazine

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

1940 - 1942

« TIP AND RUN »

Jabos sur l'Angleterre

« *Ces attaques, à part leur valeur de nuisance, n'ont aucune portée militaire.* »

Adolf Galland, *Kommodore JG 26*, octobre 1940.

AUX ORIGINES

Au printemps 1940, l'*Oberkommando der Luftwaffe* (OKL) demande à Messerschmitt d'étudier la possibilité de monter une bombe de 250 kg sous un Bf 109 E. La faisabilité étant prouvée, il commande une version spécifique de chasse-bombardement (*Jagdbomber*, en abrégé *Jabo*) des Bf 109 E-1 et E-4, dénommée respectivement E-1/B et E-4/B. Créée le 1er juillet 1940, la 3. *Staffel* d'un groupe expérimental, baptisé *Erprobungsgruppe* 210, prend en compte les premiers exemplaires dès le lendemain ; les deux autres *Staffeln* sont équipées en Bf 110 C-4/B. L'Erp.Gr. 210 est placé sous les ordres du *Hauptmann* Walter Rubensdörffer et la 3./Erp.Gr. 210 sous ceux de l'*Oberleutnant* Otto Hintze.

La première mission des Bf 109 E-4/B se déroule dès le 13 juillet, bien avant le déclenchement officiel de la *Schlacht um England* (Bataille d'Angleterre). Dès le départ, les opérations visant à interdire la navigation britannique dans les eaux de la Manche sont couronnées de succès. Toutefois, l'extension aux objectifs terrestres, à la mi-août 1940, se solde par quelques cinglants revers, notamment le 15, quand l'Erp.Gr. 210 perd son *Kommandeur* et quatre autres appareils. Hintze sera fait prisonnier après avoir été abattu par des Spitfire le 29 octobre 1940. L'Erp.Gr. 210 deviendra I./SKG 210 le 24 avril 1941 et sera engagé dès l'ouverture du front de l'Est sur Bf 110.

Cependant, face aux lourdes pertes des formations de bombardement classiques, qui entraînent l'abandon des grandes offensives diurnes, l'OKL est incité à poursuivre l'expérience, voire à la généraliser. Car le *Jabo* possède trois atouts : non seulement il n'a pas besoin d'être escorté, mais il peut se défendre seul une fois sa bombe larguée, et, surtout, pour la propagande, il renforce auprès du peuple allemand l'idée que la Luftwaffe domine les cieux au-dessus de l'Angleterre et frappe ce qu'elle veut quand elle veut ; peu importe si le chasseur-bombardier donne aux pilotes l'impression d'attaquer un mammouth avec des cure-dents !

En octobre 1940, le *Reichsmarschall* Hermann Göring, commandant suprême de la Luftwaffe, donne l'ordre de former une escadrille *Jabo* au sein de chaque *Jagdgruppe* ; une décision qui n'est pas du goût de tous. Pour la plupart des pilotes, elle est même franchement mal accueillie. Adolf Galland, alors *Kommodore* de la JG 26, exprime le sentiment général :

« Nous autres, pilotes de chasse, considérions cet outrage à nos appareils avec une grande amertume. Nous avions fait l'impossible pour améliorer nos performances. Nous nous étions débarrassés de tout ce qui n'était pas indispensable pour gagner la moindre once de vitesse. Et, au bout du compte, ils nous donnaient maintenant des gadgets pour lancer des bombes, et nous étions forcés de voir un tiers de nos avions abandonner le combat aérien.

▲ L'*Oberleutnant* Frank Liesendahl (à droite) en compagnie du *Major* Walter Oesau, qui a été nommé à la tête de la JG 2 le 1er août 1941. À force de persuasion, Liesendahl obtiendra l'autorisation de son *Kommodore* pour former une véritable *Staffel* de chasseurs-bombardiers. (Collection C. Goss)

« Le chasseur se transformait en chasseur-bombardier pour servir d'expédient et de bouc émissaire. Nous partions du principe que le chasseur était apparemment incapable de fournir une protection suffisante aux bombardiers. Et c'était vrai. Si la chasse était incapable de protéger les bombardiers, elle devait alors lancer les bombes elle-même ! Les raids sur l'Angleterre étaient devenus une question de prestige, et comme les bombardements de jour ne pouvaient plus continuer et que les bombardements de nuit étaient encore en préparation, la transition devait être assurée par des chasseurs transformés en chasseurs-bombardiers. Non pour des considérations militaires, mais pour une exigence politique passagère. »

La plupart des pilotes ne reçoivent qu'une instruction succincte, et peu sont enthousiasmés par la nouvelle mission qui leur est confiée, ainsi que le confirme Adolf Galland :

« Les chasseurs-bombardiers furent mis en service avec une telle hâte que l'on n'avait pratiquement pas eu le temps de former les pilotes au bombardement, et beaucoup d'entre eux lancèrent une bombe pour la première fois de leur vie au-dessus de Londres ou d'une autre cible en Angleterre. »

Avec un objectif de la taille de Londres et sans véritable risque d'être interceptés par les chasseurs anglais, tout ce que les pilotes allemands ont à faire, c'est de survoler l'objectif et de larguer leurs bombes au jugé. Cependant, cette tâche ennuyeuse, répétitive, ne fait qu'augmenter l'amertume des pilotes et pèse sérieusement sur leur moral, déjà écorné par la fatigue et l'insuccès général de la *Schlacht um England*. Galland, critique intarissable à l'encontre de cette directive, écrit que « ces attaques, à part leur valeur de nuisance, n'ont aucune portée militaire ». Il reconnaît également que ces missions influent de manière très négative sur le moral des pilotes allemands :

« Il est déstabilisant pour un pilote de chasse d'avoir à combattre sans être en mesure de prendre l'initiative. Le moral des pilotes de chasse en était affecté ; ils devaient porter des bombes, les lancer à haute altitude sur une énorme cible sans pouvoir en observer les effets et adopter ensuite une attitude passive envers les chasseurs ennemis. »

Avec l'arrivée des vents d'hiver et la dégradation des conditions atmosphériques, la plupart des unités de chasse de la Luftwaffe sont renvoyées en Allemagne pour se reposer et être recomplétées. L'offensive des *Jabos* diminue progressivement, pour pratiquement disparaître au tournant de l'année 1941.

Quelle a été la contribution des premiers *Jabos* à la Bataille d'Angleterre ? En fait, personne n'en sait rien, ce qui pourrait signifier qu'en termes offensifs, elle a été négligeable. En revanche, l'impact sur les défenses britanniques a été réel et a contribué à maintenir la RAF dans une certaine passivité – tout au moins de jour.

Au printemps 1941, le conflit s'étend à l'Afrique du Nord, à Malte, aux Balkans, à la Grèce et en Crète, puis, au mois de juin, le centre de gravité de la guerre bascule vers l'Est. La majorité des unités de la Luftwaffe appuie désormais la fulgurante et inexorable avance des troupes allemandes au cœur de l'Union soviétique. L'OKL a tourné la page de la Bataille d'Angleterre ; il est passé à autre chose – ce qui lui évite d'admettre ouvertement sa défaite.

À l'Ouest, la RAF a repris l'initiative, mettant désormais la Luftwaffe dans l'obligation de défendre son territoire. Or, pour ce faire, il ne reste que les JG 2 et 26, qui couvrent l'espace aérien entre la Bretagne et le sud de la Belgique, la JG 1, qui occupe le nord de la Belgique et les Pays-Bas, et une partie de la JG 5, installée en Norvège. Mais pour renouer avec l'offensive sur la Grande-Bretagne, il n'y a plus grand-chose.

Or, pour les Allemands, non seulement il s'avère indispensable de fixer le maximum de moyens défensifs ennemis sur les îles britanniques, mais il est hors de question de renoncer aux attaques sur l'Angleterre pour des questions de politique intérieure. Ce n'est pourtant qu'avec un certain retard à l'allumage que l'OKL va réagir.

LES *JABOS* REVIENNENT À L'OUEST

Début mars 1942, Hermann Göring donne l'ordre de former une escadrille de *Jabos* au sein de chacune des JG 2 et JG 26. Il en existe pourtant déjà une : la 13./JG 2.

Nommé à la tête de la 6./JG 2 le 9 septembre 1940, l'*Oberleutnant* Frank Liesendahl s'intéresse très tôt aux missions de lutte aéronavale. Il met au point une technique d'attaque qui porte ses fruits le 17 mai 1941 contre un navire-DCA au large de Shoreham. Le 9 juin, il revendique un cargo de 5 000 tonneaux devant Portland. Toutefois, à cette époque, malgré l'implication d'autres *Staffeln* de la *Richthofen* dans ce type d'activité, la majorité des missions reste classique.

Lors de la prise de fonction de son nouveau *Kommodore*, le *Major* Walter Oesau, Liesendahl, qui se sent plus l'âme d'un chasseur-bombardier que celle d'un chasseur pur, milite pour la formation d'une véritable *Jabostaffel*. Il obtient gain de cause avec la mise sur pied de la 13./JG 2 le 10 novembre 1941. Il débauche alors un certain nombre de pilotes confirmés d'autres *Staffeln*, chez lesquels il décèle une certaine aptitude à cette nouvelle activité. Basée à Beaumont-le-Roger, la 13./JG 2 est équipée en Bf 109 E-7 et F-2/B. Rebaptisée 10.(*Jabo*)/JG 2 en avril 1942, elle est transformée sur Fw 190 A-2/U1 et A-3/U3 en juin.

En revanche, la *Jabostaffel* de la JG 26 doit être créée de toutes pièces. Dénommée 10.(*Jabo*)/JG 26, elle s'installe avec ses Bf 109 F-2/B à Saint-Omer–Arques le 10 mars 1942, sous les ordres du *Hauptmann* Karl Plunser. Le recrutement de départ est assez particulier en ce que cette *Staffel* récupère des pilotes dont les unités d'origine ont saisi l'opportunité de se débarrasser ; notamment, le *Staka* est atteint de la *Kanalkrankheit* (phobie de la Manche), le *Feldwebel* Hans-Jürgen Fröhlich est connu pour son indiscipline, et l'*Unteroffizier* Oswald Fischer s'est attiré une rancune tenace de la part de son ancien chef d'escadrille, *l'Oberleutnant* Klaus Mietusch, en se moquant ouvertement de lui quand il a fait une chute de cheval !

À compter du 18 juin, les pilotes des deux *Jabostaffeln* sont envoyés au Bourget pour prendre en compte leurs premiers Fw 190 A-2/U1 et A-3/U3. Ceux de la 10.(*Jabo*)/JG 2 entreprennent leur première mission de guerre sur leur nouvelle monture le 7 juillet, quand les *Oberleutnant* Fritz Schröter et *Leutnant* Leopold Wenger coulent ou endommagent trois bâtiments au large de l'île de Wight. Cette unité s'installe à Caen-Carpiquet le 10 juillet.

Le 27 juillet, la 10.(*Jabo*)/JG 26 prend ses quartiers à Saint-André-de-l'Eure, où elle est rejointe par la 10.(*Jabo*)/JG 2 début septembre, ces deux unités étant placées sous l'autorité supérieure de la *Luftflotte* 3. Tandis que la première se charge plus ou moins des complexes industriels, la seconde cible plus particulièrement le trafic maritime côtier, un exercice dans lequel est passé maître son *Staffelkapitän*. Envoyés par paires, les *Jabos* franchissent la Manche à moins de 50 m d'altitude, sous la couverture radar et en maintenant un silence radio absolu. À environ deux kilomètres de leur objectif, ils grimpent à 500 m, puis piquent pleins gaz, lâchant leur bombe à une vitesse de 550 km/h. Le retour s'effectue également à très basse altitude.

Le *Leutnant* Leopold Wenger (à gauche) et l'*Oberfeldwebel* Gerhard Limberg au Bourget, au moment de la transformation de la 10.(*Jabo*)/JG 2 sur Fw 190, en juin 1942. (Collection C. Goss)

Les hommes de la 10.(*Jabo*)/JG 2 et leur mascotte, Bim, sur le perron du PC de l'unité à Caen-Carpiquet en juillet 1942. De gauche à droite : *Oberleutnant* Fritz Schröter, *Leutnant* Gerhard Limberg, *Leutnant* Leopold Wenger, non identifié, non identifié, *Oberstleutnant* Karl Hentschel (Ia/*Jagdfliegerführer* 3), *Oberfeldwebel* Werner Margarin, *Hauptmann* Frank Liesendahl, *Unteroffizier* Kurt Bressler et *Leutnant* Erhard Nippa. (Collection C. Goss)

◀ Atterrissage sur une patte pour ce Fw 190 A-3/U3 (WNr. 2239) de la 10.(*Jabo*)/JG 2 le 3 août 1942.

[1] Expression empruntée au cricket, quand le batteur (*batsman*) doit courir à chaque fois que son guichet (*wicket*) est touché par le lanceur adverse.

[2] *Der Einsatz der deutschen Luftwaffe über dem Atlantik und der Nordsee 1939-45* – S. Neitzel – Bernard & Graefe Verlag, Bonn, 1995.

[3] *Luftwaffe Fighter-Bombes over Britain* – C. Goss – Crécy Publishing, Manchester, 2003.

Comme on l'a vu dans le Tome I, ces versions de chasse-bombardement sont équipées de l'*Einzel Träger C-Munition* 501 (ETC 501) – ou râtelier simple pour munitions de type C –, conçu pour le transport d'une bombe de 500 kg (ou d'une combinaison de charges jusqu'à ce poids maximal). Normalement muni de stabilos (*Zwischenträger*), l'ETC 501 a surtout été utilisé jusque-là pour accommoder un réservoir largable de 300 litres. Avec la coopération des techniciens d'Erla Anvers, la JG 26 testera un râtelier expérimental de plus petite dimension, mais aucune suite ne sera donnée.

« TIP AND RUN »

L'augmentation non seulement du nombre des raids éclair (*tip and run*, dans la terminologie de la RAF [1]) des monomoteurs allemands, mais surtout de leur efficacité, pose un gros problème aux Britanniques au début du printemps 1942. Si les *Jabos* ont été rendus responsables de la destruction d'un tiers (32,5 %) des navires marchands dans la Manche et la mer du Nord entre juillet 1941 et février 1942, cette proportion doublera (64,5 %) entre mars et octobre 1942. Mais c'est surtout en valeur absolue que l'augmentation est sensible : de 11 bâtiments coulés et 28 endommagés pendant la première période, on passe à 17 coulés et 59 endommagés pendant la seconde [2]. S'enhardissant de jour en jour, les *Jabos* réussissent également quelques « coups » contre des objectifs terrestres, notamment en ravageant le *Telecommunications and Resarch Establishment* à Worth Matravers (Dorset) le 6 avril 1942, ce qui l'oblige à déménager sous les cieux plus cléments du Worcestershire.

Face à l'impuissance du *Fighter Command*, il est clair pour les Britanniques que la meilleure manière de répondre à cette menace est d'augmenter de façon substantielle leur artillerie antiaérienne, en particulier les affûts de 40 mm confiés aux batteries côtières et à la Royal Navy. Tenant compte du fait que les intrus sont virtuellement indétectables par les radars, plus de 150 postes de guet supplémentaires du *Royal Observer Corps* sont créés en six mois sur une profondeur de 50 km le long des côtes du sud et du sud-est de l'Angleterre. Une procédure d'alerte rapide est mise au point, mais le temps de réaction entre la détection à vue des *Jabos* et leur interception par des chasseurs de la RAF reste beaucoup trop grand pour avoir une quelconque efficacité – d'autant que l'espacement des postes de guet fait que certains chasseurs-bombardiers ne sont repérés qu'à une cinquantaine de kilomètres à l'intérieur des terres – voire pas du tout.

Il faut attendre novembre 1942 pour que le *Fighter Command* se décide à maintenir une patrouille de deux chasseurs en permanence au-dessus des zones vulnérables ou des couloirs habituellement empruntés par les *Jabos*, et une seconde prête à décoller en moins de 15 minutes. Et malgré cela, les assaillants conserveront l'avantage de la surprise, et les interceptions resteront une denrée rare.

Formé en avril 1942, le *Duxford Wing*, composé des N° 56, 266 (*Rhodesian*) et 609 *Squadrons*, est entièrement équipé en Hawker Typhoon Mk. I. Ce nouveau chasseur présente un certain nombre de graves défauts, qui auraient pu mettre un terme prématuré à sa carrière s'il n'avait pas affiché des performances lui permettant d'engager le Fw 190 A sur un pied d'égalité. Au mois d'août 1942, à la demande de son chef, le *Wing Commander* Denys E. Gillam, le *Duxford Wing* est réservé à la chasse aux *Jabos*. Il va pourtant connaître bien des soucis avant de justifier sa raison d'être.

LA SCOUMOUNE DE LA 10.(*JABO*)/JG 26

Néanmoins, l'immunité dont jouissent les chasseurs-bombardiers est loin d'être totale, ainsi que le prouve la disparition de Frank Liesendahl le 17 juillet. Ce jour-là, la 10.(*Jabo*)/JG 2 fait décoller deux paires de Fw 190, dont la première, constituée par le *Staffelkapitän* et le *Leutnant* Erhard Nippa, attaque le pétrolier SS *Daxhound* au large de Brixham ; Nippa rentre seul, sans avoir vu exactement ce qui s'est passé. Selon les archives britanniques, il semble que le Fw 190 A-2/U1 (WNr. 0439, « 14 bleu ») de Liesendahl soit tombé victime d'une batterie antiaérienne d'un *Motor Launch* (ML 118) qui escortait le pétrolier ; son corps sera repêché au large de Berry Head le 6 septembre.

Début juillet, la *Luftflotte* 3 s'est rendu compte que le *Hauptmann* Karl Plunser n'est pas l'homme de la situation et, le 12, elle l'a remplacé par l'adjoint de Liesendahl, l'*Oberleutnant* Fritz Schröter. Toutefois, la disparition du *Staka* de la 10.(*Jabo*)/JG 2 la contraint à réviser ses plans : le commandement de la *Staffel* est confié à Schröter, tandis que celui de la 10.(*Jabo*)/JG 26 passe aux mains de l'*Oberleutnant* Joachim-Hans Geburtig… pour seulement douze jours ! En effet, le 30 juillet, ce dernier est descendu par le charbonnier SS *Newglen* qu'il tentait de couler, ainsi que le rapportent les archives britanniques [3] :

« Cet appareil était l'un des deux qui attaquaient depuis une altitude de 45 m un charbonnier qui avait mis en panne. Les bombes sont tombées juste à côté et n'ont causé que de légers dégâts, tandis que deux marins ont été blessés par des projectiles. Le charbonnier a riposté avec ses mitrailleuses jumelées et a revendiqué la destruction de cet appareil. Il a percuté la mer et a coulé instantanément, mais le pilote a réussi à remonter à la surface avant d'être récupéré par une chaloupe. Il a affirmé qu'il n'avait pas été atteint par le tir du navire, mais qu'il n'avait pas réussi à redresser de son piqué. »

Troisième changement à la tête de la 10.(*Jabo*)/JG 26 en moins de trois semaines : le *Leutnant* Paul Keller devient le nouveau *Staka*.

La 10.(*Jabo*)/JG 26 gagne Saint-Omer–Wizernes le 10 août. À cette date, elle aligne 9 Fw 190 A-2 et 7 A-3. Quant à la 10.(*Jabo*)/JG 2, elle dispose de 9 A-2 et 6 A-3. Ce sont donc, en tout et pour tout, 31 *Jabos* qui, bien que n'étant évidemment pas tous disponibles à la fois, mettent néanmoins toute la RAF sur les dents ! Un résultat hors de proportion eu égard aux faibles moyens déployés par la Luftwaffe.

Début août, la *Luftflotte* 3 change sa stratégie. Le 5 du mois, les *Feldwebel* Karl Blase et *Unteroffizier* Kurt Bressler de la *Richthofen* larguent leur bombe sur la ville de Yeovil, ainsi que l'a rapporté un correspondant de guerre :

« Aussitôt que le temps leur offrira une ouverture, ils partiront. Le matin passe – rien ! Pareil dans l'après-midi – personne ne leur donnera la permission de décoller. Finalement, dans la soirée, ils reçoivent le feu vert. "*Bonne chance !*", leur crie le *Staffelkapitän*. Ils referment leur verrière, et les moteurs rugissent. Les deux "Renards rouges [4]", qui ont appris à former une équipe au fil des nombreuses missions qu'ils ont accomplies ensemble, ont mis au point tous les détails. Ils veulent contourner la chasse ennemie et compenser les kilomètres perdus par un détour à l'intérieur des terres. Bientôt, ils atteignent la côte exactement à l'endroit qu'ils avaient choisi. À très basse altitude, ils foncent pleins gaz au-dessus du sol britannique. C'est un vol audacieux en rase-mottes. Ils voient défiler rivières et ruisseaux et sautent arbres et collines. Puis cette ligne de chemin de fer… »

La suite est mieux racontée par un témoin oculaire :

« Ils sont arrivés en suivant la voie ferrée Taunton–Yeovil et on a vu surgir ces deux avions à très basse altitude. Ils ont pris tout le monde par surprise. Les sirènes ont retenti, et le barrage de ballons a été déployé au même moment. Les avions ont survolé la gare principale et remonté jusqu'à celle de Penmill. Puis ils ont effectué un virage et sont revenus au-dessus du centre-ville, où nous nous trouvions, et ont largué deux bombes. »

L'attaque cause de gros dégâts aux bâtiments et tue trois civils, vingt-cinq autres étant blessés plus ou moins grièvement. Il est difficile de dire si les deux pilotes ont manqué l'usine Westland et se sont débarrassés de leur bombe au jugé ou si l'attaque du centre-ville était un acte délibéré en représailles aux bombardements de la RAF initiés sur les villes allemandes de moyenne importance. Quoi qu'il en soit, Bodmin et Constantine, en Cornouaille, sont également victimes des *Jabos* le surlendemain, et Salisbury le 11 août, ce qui laisse à penser que les *Jabos* ont élargi leur champ d'action.

DIEPPE : LES *JABOS* « JUBILENT »

Le 19 août à l'aube, les Alliés déclenchent l'opération « Jubilee », qui voit le débarquement de troupes anglo-canadiennes à Dieppe. Aussitôt, trois Focke-Wulf de la 10.(*Jabo*)/JG 2, chargés chacun d'une bombe de 500 kg, décollent de Caen-Carpiquet ; deux y parviennent sans souci, mais ce n'est pas le cas du *Leutnant* Leopold Wenger [5] :

« J'ai joué de malchance et, en même temps, j'ai eu beaucoup de veine. En lançant les gaz à fond au moment de décoller, le train s'est affaissé, et j'ai glissé sur l'herbe, assis sur ma bombe. Ce n'est pas une expérience particulièrement réjouissante, surtout quand on connaît l'effet dévastateur de la bombe pour en avoir vu les résultats lors d'attaques précédentes. Du coup, j'ai raté la première sortie. J'ai dû me rendre à St-André à bord d'un Me 108 pour récupérer un nouveau FW 190, que j'ai ramené à Caen. J'avais perdu un temps précieux et j'avais peur d'arriver trop tard, une fois tout le tintouin terminé. »

Les craintes de Wenger s'avèrent infondées, car la bagarre va durer toute la journée. La *Jabostaffel* de la *Richthofen* se retrouve dans son élément et elle va revendiquer quelques beaux succès : un destroyer (HMS *Berkeley*) et deux barges coulés, et un autre destroyer [6] (HMS *Calpe*), deux patrouilleurs et deux barges endommagés, plus une victoire aérienne (un Spitfire, attribué à l'*Unteroffizier* Walter Höfer), pour la perte d'un avion à la DCA (pilote sauf).

À 10h30, la 10.(*Jabo*)/JG 2 effectue sa deuxième mission du jour, et, cette fois, Leopold Wenger en fait partie. Au milieu du brouillard et des écrans de fumée, il aperçoit un destroyer : « Une bombe a été larguée sur la poupe du destroyer, mais à ce moment précis, j'ai été l'objet de toutes les attentions de la part de l'artillerie antiaérienne et, à cause de ce feu d'artifice, je n'ai pas pu observer le résultat de l'attaque. Les trois autres FW 190 qui volaient avec moi ont endommagé quelques autres navires, et l'un d'eux a même abattu un Spitfire. Toujours au ras des vagues, nous avons mitraillé les barges de débarquement. L'effet a été dévastateur. »

Il est 12h50 quand Wenger décolle pour sa deuxième sortie au sein d'un *Schwarm* commandé par Fritz Schröter. Sans qu'il le sache, il attaque à nouveau le HMS *Berkeley* :

« Les Anglais battaient en retraite de partout, mais leur écran de fumée ne leur était pas d'une grande utilité. J'ai pris pour cible un second destroyer et ai déposé ma bombe SC 500 par le travers du bâtiment.

[4] En référence à l'insigne de la 10.(*Jabo*)/JG 2.

[5] C. Goss, *op. cit.*

[6] Le HMS *Berkeley*, touché par deux bombes, devra être sabordé par l'un de ses pairs, et le HMS *Calpe*, bâtiment de commandement de la 2nd *Canadian Infantry Division*, transformé en navire-hôpital, subira de lourdes avaries et perdra un quart de son équipage.

▶ Trois membres de la 10.(*Jabo*)/JG 2 arborent avec fierté l'insigne de leur *Staffel*, un renard rouge, sur leur pull-over blanc. De gauche à droite, les *Leutnante* Kurt Eckleben, Erhard Nippa et Leopold Wenger. (Collection C. Goss)

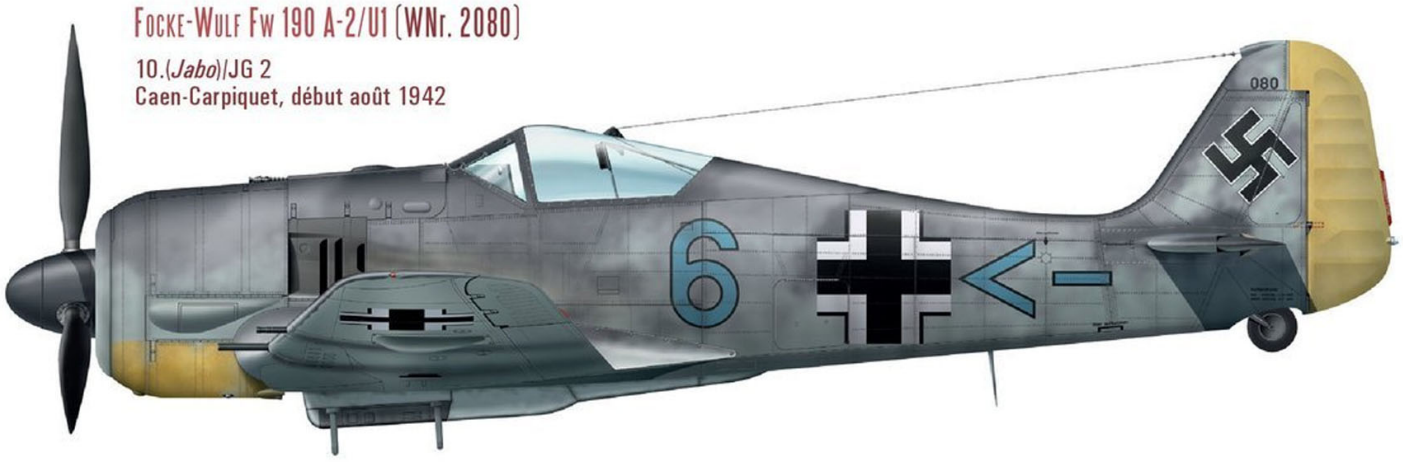
◀ Les restes du Fw 190 A-2/U1 (« 13 noir », WNr. 2080) de l'*Oberfeldwebel* Werner Kassa (†) de la 10.(*Jabo*)/JG 26, descendu par la DCA à Eastbourne le 26 août 1942. Cet appareil avait commencé sa carrière en tant que « 6 bleu » à la 10.(*Jabo*)/JG 2 (voir profils). (E-N Archives)

Pendant l'attaque, j'ai été sous le feu intense du destroyer, mais quand j'ai largué ma bombe, le tir a cessé. Une explosion s'en est suivie – terrible. Le navire a été totalement enveloppé dans un nuage noir, mais j'ai alors été pourchassé par de nombreux Spitfire et je n'ai malheureusement pas pu voir la fin du destroyer. Pendant la mission, j'ai reçu une sévère correction de la part de la DCA : les ailes, le moteur, le capot, le train et l'empennage ont été criblés de balles. J'ai aussi encaissé deux projectiles dans l'habitacle, et trois autres ont ricoché sur la plaque de blindage de mon siège. Mais cela en valait vraiment la peine ! »

L'action de la 10.(*Jabo*)/JG 26 n'est malheureusement pas connue avec autant de détails. Elle a, évidemment, participé à l'attaque des barges de débarquement et des bâtiments de la Royal Navy au large de Dieppe, mais sans que l'on puisse déterminer son degré de réussite. Elle perd un pilote tué, l'*Unteroffizier* Heinrich von Berg, qui pose son avion endommagé par un Spitfire à Abbeville-Drucat et en redécolle quelques minutes plus tard pour s'écraser près de Hesdin, probablement à la suite des dégâts encaissés.

L'excellente tenue des deux *Jabostaffeln*, bien que reconnue aux plus hauts échelons de l'OKL, n'incite pourtant pas celui-ci à en augmenter le nombre. Sans doute l'estime-t-il suffisant pour maintenir la RAF sous pression, alors que les besoins des autres fronts lui paraissent prioritaires.

Entre le 20 mars et le 30 septembre 1942, le bilan de la 10.(*Jabo*)/JG 2 s'établit à un Spitfire et vingt-neuf navires détruits, dont quatre destroyers et deux cargos de 10 000 tonneaux, et vingt et un autres bâtiments endommagés à des degrés divers.



Focke-Wulf Fw 190 A-2/U1 (WNr. 2080)

10.(*Jabo*)/JG 2
Caen-Carpiquet, début août 1942

Focke-Wulf Fw 190 A-2/U1 (WNr. 2080)

Oberfeldwebel Werner Kassa (†)
10.(*Jabo*)/JG 26
Saint-Omer–Wizernes, 26 août 1942

Il s'agit du même appareil que celui représenté ci-dessus après son transfert à la JG 26.

Les pertes se sont élevées à dix avions (six à la DCA et quatre à la chasse), trois pilotes tués et un prisonnier.
Le palmarès de la 10.(*Jabo*)/JG 26 pour la même période ne peut être chiffré d'une manière aussi précise, la majorité de ses attaques ayant ciblé des objectifs terrestres. Elle a perdu neuf avions à l'ennemi (six à la DCA et trois à la chasse), faisant six tués et un prisonnier, et obtenu deux victoires aériennes (le 25 mars, sur Bf 109).

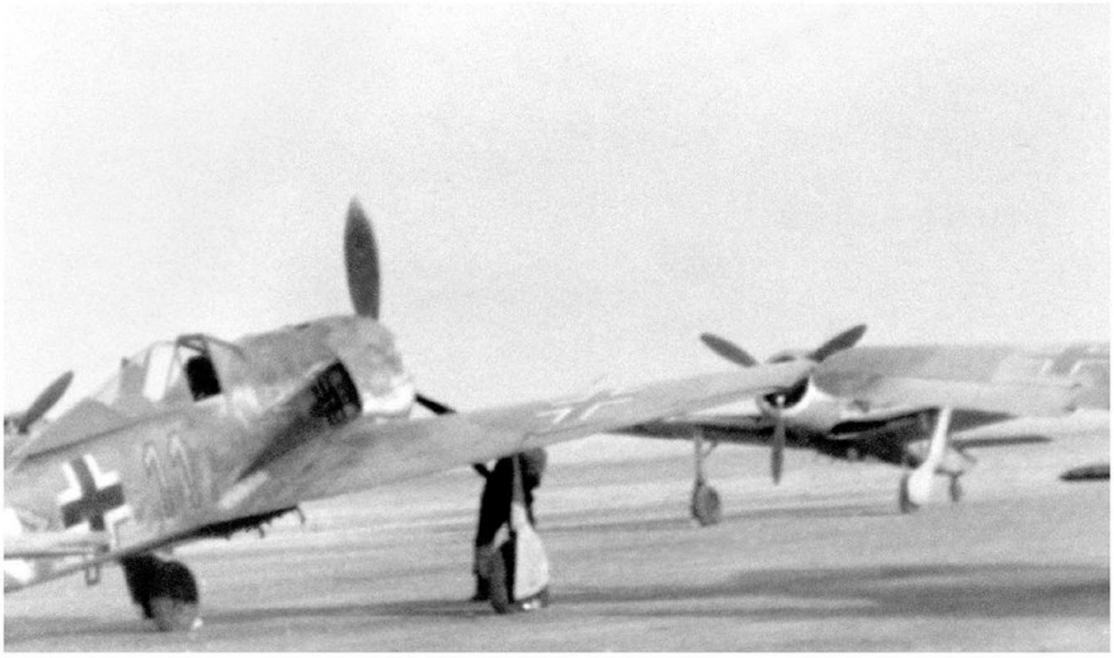
LES TYPHOON RÉAGISSENT (ENFIN)

Début octobre, les deux *Jabostaffeln* réduisent leur activité et se concentrent sur des objectifs terrestres dans le Kent et le Sussex, plus proches de leur base de départ, qui est généralement Caen-Carpiquet. Pour la plupart de leurs sorties, les *Schwärme* bénéficient d'une escorte, ce qui semble une précaution superflue dans la mesure où, comme mentionné plus haut, la majorité des pertes est due à la DCA.
Or, celle-ci obtient un nouveau succès, le 10 octobre, en touchant de plein fouet le Fw 190 A-3 (« 7 noir ») de l'*Unteroffizier* Wernert Schammert, qui, après avoir bombardé une usine à gaz à Margate, a commis l'imprudence de revenir effectuer une passe de mitraillage sur l'aérodrome de Manston ; il a réussi à sauter, mais la guerre s'est arrêtée là pour lui.
Bien que sur le pied de guerre depuis le mois d'août, le *Duxford Wing* et ses Typhoon attendent toujours leur premier succès dans la lutte contre les raids « tip and run ». Il va enfin venir le 17 octobre, quand deux appareils de la 10.(*Jabo*)/JG 26 reprennent le chemin de la France après avoir largué leurs charges sur Hastings, comme le note le *Kriegstagebuch* de la *Jagdgeschwader Schlageter* [7] :
« À la suite d'une attaque contre un pâté de maisons à Hastings et quelques instants après avoir retraversé la côte anglaise à 14h42, ils ont été surpris par deux Tomahawk [*sic*]. Le Fw. Karl Niesel a brutalement grimpé pour atteindre une couche nuageuse à 300 m. Le Tomahawk volant derrière Niesel l'a suivi, tandis que l'autre a manœuvré pour le prendre par le côté. À 150 m, le Fw. Niesel a viré sur sa gauche et a piqué ; quelques instants plus tard, il a percuté la mer sous un angle aigu. Son *Rottenführer* n'a vu ni parachute ni débris sur la mer après l'attaque. »
Assez curieusement, il semble que la silhouette du Typhoon ne soit pas encore familière aux Allemands, au point de le confondre avec le Curtiss P-40, qui n'a jamais servi d'intercepteur au sein du *Fighter Command*. Or, ce sont bien deux « Tiffies » du N° 486 (RNZAF) *Squadron*, menés par le *Pilot Officer* Gordon G. Thomas, qui sont à l'origine de la perte du Fw 190 A-4 (« 14 noir ») du *Feldwebel* Hermann Niesel (†) [8] :
« *Yellow 1* [Thomas] a vu une bombe exploser au milieu de la ville [Hastings]. Les avions ennemis ont ensuite viré sur la gauche, cap plein sud, et survolé la côte avant de se séparer, l'un prenant un cap au sud-est au niveau de la mer et l'autre continuant vers le sud à 20-30 pieds d'altitude, suivi par la *Yellow Section* volant à 345-350 [mph, soit env. 555-563 km/h] au ras des vagues. *Yellow 1* a ouvert le feu à longue distance et a noté des éclaboussures dans la mer juste derrière l'avion ennemi, qui a commencé à slalomer. La *Yellow Section* s'est rapprochée à 500 m, et l'avion ennemi a engagé une spirale. *Yellow 1* a tiré à nouveau plusieurs courtes rafales qui ont fait mouche sur le flanc. L'avion ennemi s'est brutalement cabré, a basculé sur la gauche et a piqué jusqu'au niveau de la mer, s'inscrivant dans la ligne de tir de *Yellow 2* [*Sergeant* Arthur N. Sames], puis il a redressé et a pris lentement de l'altitude. *Yellow 2* a tiré trois courtes rafales à 200-250 m, le touchant au fuselage et au moteur. Des flammes ont surgi sur le côté droit du moteur, la verrière a été larguée, des morceaux se sont détachés de l'avion ennemi, qui s'est retourné et est tombé en feu dans la mer ; il a été immédiatement englouti. »

OBJECTIF : CANTORBÉRY

Ce succès, beaucoup trop ponctuel, n'est pas de nature à faire cesser les raids « tip and run », d'autant que la chance y a joué un rôle beaucoup plus grand que l'organisation générale des défenses britanniques.
Pour une opération de grande envergure (à l'aune des capacités de la Luftwaffe), les deux *Jabostaffeln* vont recevoir l'aide circonstancielle d'une nouvelle formation, alors en cours d'instruction à Cognac.
Créé en avril 1942 sur Bf 109 E-7 pour les besoins du front de l'Est sous les ordres du *Hauptmann* Wilhelm Hachfeld, le III./ZG 2 est replié en France au mois d'août pour y être transformé sur Fw 190 A, avant d'être transféré à la *Luftflotte* 2 pour participer à la lutte aéronavale en Méditerranée [9].
En effet, l'OKL prépare un « gros coup », qui va impliquer la totalité des deux *Jabostaffeln*, renforcées par le III./ZG 2 et le II./JG 2 du *Hauptmann* Helmut-Felix Bolz, qui ont fait mouvement sur Merville pour l'occasion.
L'attaque du 31 octobre, planifiée contre Cantorbéry, s'inscrit en droite ligne des « raids Baedeker » en représailles aux dégâts infligés par le RAF *Bomber Command* aux villes historiques de Lübeck et Rostock sept mois plus tôt [10]. Le Baedeker est un vademecum, équivalent au guide Michelin français, destiné aux touristes allemands souhaitant visiter les monuments les plus remarquables du Royaume-Uni. Il va fournir à la Luftwaffe une liste de sites à « visiter » en priorité.

▶ Deux Fw 190 A de la 10.(*Jabo*)/JG 2 à Istres fin novembre 1942. (Collection C. Goss)



◣ Un Fw 190 A-4/U4 de la 10.(*Jabo*)/JG 26 se prépare à décoller depuis l'aérodrome de Saint-Omer–Wizernes. Cette version a fait son apparition au sein de cette *Staffel* en septembre 1942. (E-N Archives)

Cantorbéry, déjà attaquée deux fois, a eu la chance de voir sa cathédrale, merveille de l'art gothique et siège de l'archevêque primat d'Angleterre, épargnée. Mais, cette fois, c'est elle qui est visée !

En début d'après-midi, 48 Fw 190 porteurs d'une bombe de 500 kg [11], ainsi que 62 autres des JG 2 et JG 26 leur servant d'escorte, s'envolent à destination de la petite cité du Kent. Les diverses formations font leur jonction à la verticale de Calais, puis procèdent vers leur objectif à zéro mètre en maintenant le silence radio. Répartis en trois vagues, les *Jabos* débouchent à proximité de Cantorbéry, reprennent un peu de hauteur et plongent sur leur cible, larguant leur charge de mort, avant de reprendre le chemin de la France sans avoir été inquiétés.

Du côté britannique, la surprise est totale. Le barrage de ballons est déclenché au dernier moment, mais sa présence est suffisante pour obliger une partie des assaillants à larguer leur bombe prématurément, de sorte que seulement 31 frappent la ville, ratant la cathédrale (le patrimoine mondial de l'UNESCO les en remercie !), mais causant de gros dégâts aux habitations et tuant une trentaine de civils.

Toutefois, le barrage de ballons manque de faire une victime, l'*Unteroffizier* Alfred Immervol (III./ZG 2), qui rentre au bercail avec une partie de son envergure en moins.

Quand surgit la troisième vague, l'effet de surprise est dissipé. La DCA parvient à descendre le Fw 190 A-2 (« 2 noir ») de l'*Oberfeldwebel* Alfred Hell dans les conditions que ce dernier a relatées : « Je faisais partie de la troisième vague et volais sur le flanc gauche. Sur ma gauche, j'ai aperçu un barrage de ballons et, dans mon avion, je sentais le souffle des bombes qui explosaient. Après avoir largué nos bombes, nous avons fait demi-tour pour rentrer à basse altitude, mitraillant quelques cibles d'opportunité au passage. Tout à coup, j'ai ressenti un choc violent, l'avion a commencé à vibrer, et j'ai vu de la fumée sortir du capot. À ce moment, j'ai tiré sur le manche pour reprendre de l'altitude, j'ai largué la verrière et, après m'être détaché, j'ai sauté par-dessus la dérive de l'avion, la main sur le cordon d'ouverture. Le parachute s'est ouvert tout de suite, et, après m'être balancé dans le ciel, j'ai atterri lourdement sur le sol. J'ai dû perdre connaissance quelques instants, car quand j'ai rouvert les yeux, quelques officiers britanniques se tenaient à mes côtés ; le chemin de la captivité s'ouvrait devant moi. »

Une bagarre éclate entre les Fw 190 de l'escorte et des Spitfire des N° 91, 122 et 453 (RAAF) *Squadrons*, au cours de laquelle deux Spitfire sont abattus [12]. Le *Leutnant* Josef Wurmheller (2./JG 2) revendique ses 63e et 64e victoires, et trois autres Spitfire sont attribués à la JG 2 et à la JG 26. Pas moins de six Focke-Wulf sont revendiqués par la RAF, mais la seule perte de la Luftwaffe est le Fw 190 A-4/U4 (« 1 noir ») du *Leutnant* Paul Galland (8./JG 26), frère cadet d'Adolf. L'appareil percute près de Calais, entraînant son pilote dans la mort ; il venait juste de remporter sa 17e victoire. Ce raid de représailles constitue une indéniable victoire pour la Luftwaffe, car, même si la précision du lancer a laissé à désirer, les deux tiers des *Jabos* ont accompli leur sinistre besogne avec une quasi-impunité. Cette situation devient réellement préoccupante pour le *Fighter Command*.

Toutefois, les raids « tip and run » vont se calmer dès la semaine suivante. Des événements qui se déroulent à l'autre bout de la France et de l'autre côté de la Méditerranée entraînent une redistribution des cartes.

STÖRANGRIFF

Le 8 novembre, des forces anglo-américaines débarquent en Afrique du Nord (opération « Torch »). La réaction des Allemands est immédiate. Tandis que des troupes franchissent la ligne de démarcation en France, les 10.(*Jabo*)/JG 2 et 10.(*Jabo*)/JG 26 envahissent l'aérodrome d'Istres dès le 9. Quatre jours plus tôt, cette dernière *Staffel* a changé de commandant, Paul Keller (qui a été surnommé « Bombenkeller [13] ») ayant laissé sa place à l'*Oberleutnant* Kurt Müller. Mais la malédiction qui pèse sur la 10.(*Jabo*)/JG 26 frappera une nouvelle fois moins de six semaines plus tard !

Tandis que les membres des deux *Jabostaffeln* jouissent du doux climat de la Provence, d'où ils n'effectueront aucune sortie, le relais est passé au III./ZG 2, toujours à l'instruction à Cognac. Toutefois, ce *Gruppe* n'exécute qu'une seule mission, le 3 novembre. Bien que l'objectif qui leur a été imparti soit Newton Abbot, pour une raison inconnue, les quatre Fw 190 se débarrassent de leur bombe sur Teignmouth, petite station balnéaire à 5 km plus à l'est, avant de rebrousser chemin. Sur la route du retour, ils sont interceptés par deux Typhoon du N° 257 *Squadron*, qui en abattent deux (pilotes tués).

[7] *Focke-Wulf Fw 190, Volume One* – J. R. Smith & E. Creek – Ian Allan, Hersham, 2011.

[8] National Archives, Air 50/160/17.

[9] Nous retrouverons plus loin cette unité, rebaptisée III./SKG 10 à la fin de l'année 1942.

[10] Comme quoi la vengeance est un plat qui se mange froid !

[11] Le nombre de *Jabos* engagés par la Luftwaffe est controversé, allant jusqu'à 68. Nous avons fondé le nôtre sur le fait que seulement 48 bombes avaient été larguées (constat fait par les autorités britanniques).

[12] Ainsi qu'un Typhoon du N° 609, descendu par un Spitfire, victime de sa ressemblance avec le Fw 190 !

[13] Que l'on peut grossièrement traduire par « silo à bombes ».

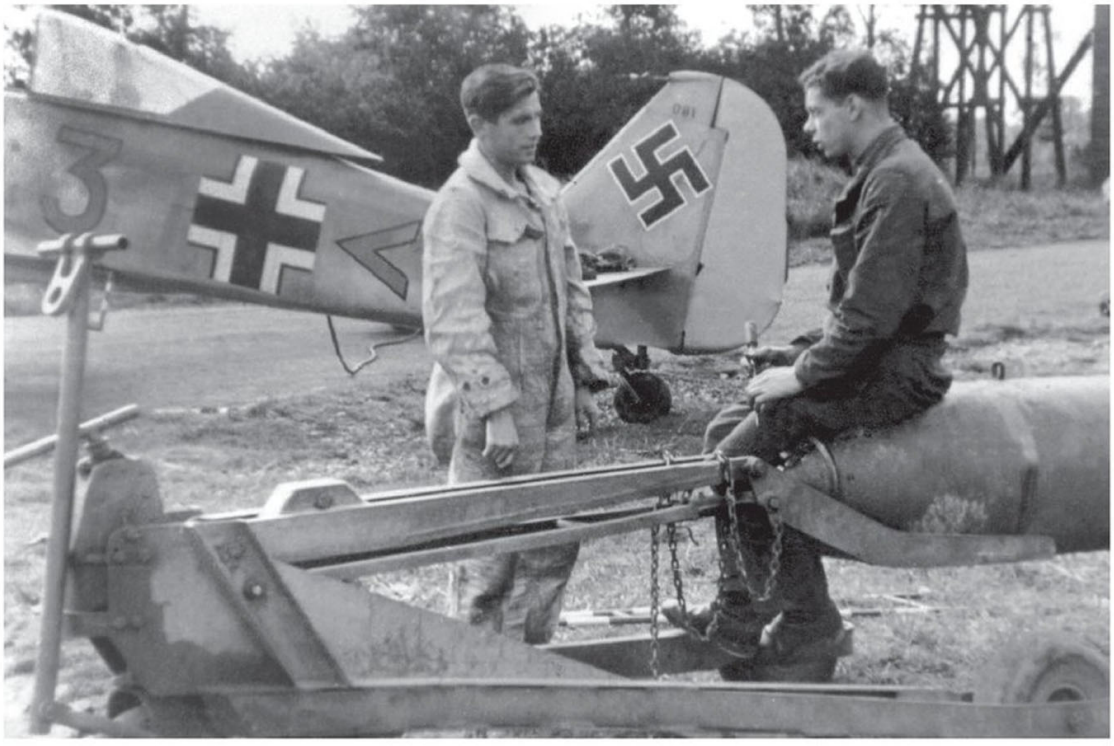
Hitler, Göring et consorts n'ayant pas renoncé aux *Terrorangriffe* (raids de terreur), ordre est donné aux autres *Staffeln* des JG 2 et JG 26 de participer aux réjouissances en mitraillant avec leurs armes de bord tout objectif d'opportunité sur le sol anglais – ce type d'attaque est baptisé *Störangriff* ou raid de nuisance.
Apparemment, le premier se déroule le 27 novembre contre une locomotive près d'Ashford ; l'*Oberfeldwebel* Heinrich Bierwith (5./JG 26) attaque si bas qu'il percute le dôme de vapeur et se tue. Ces raids de nuisance ne sont décidément guère favorables à la Luftwaffe, qui perd deux nouveaux pilotes ; appartenant à la 4./JG 26, ceux-ci sont abattus par la DCA près de Portland le 30 novembre. Le 7 décembre, un pilote de la 1./JG 26 se tue en percutant une colline en voulant attaquer Polegate.
Fin novembre, l'OKL décide de mettre un terme aux vacances de deux *Jabostaffeln*. La crainte d'une invasion du sud de la France étant écartée, elles regagnent respectivement Caen-Carpiquet le 22 et Saint-Omer–Wizernes le 18.
Le 11 décembre, quatre appareils de la 10.(*Jabo*)/JG 26, menés par leur nouveau *Staka*, prennent pour cible un quartier d'habitations au nord de Deal. La DCA revendique l'un des assaillants, mais il semble en fait que l'*Oberleutnant* Kurt Müller soit tombé victime du célèbre as belge, Raymond « Cheval » Lallemant, alors *Flying Officer*, aux commandes d'un Typhoon du N° 609 *Squadron* [14] :
« La *Yellow Section* était en patrouille au large d'un secteur North Foreland-Dungeness, à 5 km au sud de Ramsgate, volant vers le nord à 1 000 pieds (à cause de la brume), quand le contrôle a signalé des *Bandits* au nord de Douvres se dirigeant vers le nord. Elle a alors repéré deux FW 190 volant de front à 150/200 pieds au sud-est de Deal. *Yellow 1* a choisi celui de droite et a ouvert le feu à 800 m afin de le faire ralentir, mais n'a noté aucun résultat. Il s'est rapproché à 500 m et a tiré une nouvelle courte rafale avec une légère correction, parce que l'avion ennemi virait et zigzaguait. Il s'est encore rapproché et a ouvert le feu pour la troisième fois. Il ajustait sa visée pour une quatrième rafale quand l'avion ennemi a entamé un virage en chandelle ; le *Fg Off* Lallemand [*sic*] a vu des flammes jaillir de l'habitacle alors que l'avion ennemi volait pratiquement à la verticale. L'avion ennemi a alors basculé sur le côté vers la mer et était pratiquement sur le dos quand il l'a percutée. »
Du fait de la disparition de Müller, « Bombenkeller » est rappelé à la tête de la *Jabostaffel* de la *Schlageter*. Il y survivra à peine plus de trois mois…

UN BILAN TROMPEUR

Les derniers raids « tip and run » de l'année 1942 se déroulent le 30 décembre.
Il est alors temps d'en dresser un bilan de part et d'autre.
Pour les Allemands, cela semble un incontestable succès. Si l'on tient compte du fait que les deux *Jabostaffeln* n'ont jamais pu aligner plus d'une douzaine d'appareils en état de vol en moyenne pendant les neuf mois de leur existence, elles ont exercé une pression sur les défenses britanniques sans commune mesure avec leur puissance de feu ou même leur réelle capacité de nuisance. Nous passerons sur la rapide expansion du *Royal Observer Corps*, majoritairement composé de femmes, de militaires à la retraite et de volontaires civils à temps partiel, bien qu'elle ait tiré sur les ressources générales en matière de moyens de communication et de défense antiaérienne : le nombre de batteries légères est passé de 43 en mars à 543 en novembre 1942, contraignant à organiser des stages de formation accélérée et à détourner hommes et matériel d'autres tâches. Le RAF *Fighter Command* a dû maintenir sur son territoire des avions de haute performance, comme le Spitfire Mk. IX, qui auraient été plus utiles en Méditerranée ou en Australie, mais aussi précipiter l'entrée en service du Hawker Typhoon, un intercepteur souffrant de nombreuses maladies infantiles.
Dans son histoire de l'artillerie aérienne, le *Brigadier* N. W. Routledge [15] conclut en ces termes :
« L'augmentation du nombre de pièces ne fut pas accompagnée par un accroissement égal dans le nombre des succès. Le maillon faible était constitué par le réseau de guet qui soit ne détectait pas les raids, soit donnait l'alerte trop tard. Sur les quarante-quatre attaques subies en août 1942, seules huit furent précédées par une alerte radar. »
Il n'en reste pas moins que ces raids éclair n'ont eu aucune portée stratégique et que les *Jabos* n'ont jamais pu remplacer le bombardier stratégique dont la Luftwaffe n'a pu ni voulu se doter avant le début de la guerre. L'*Oberkommando der Luftwaffe* espérait-il vraiment mettre la Grande-Bretagne à genoux en lâchant quelques bombes, fussent-elles de 500 kg, sur Betteshanger Colliery, Dymchurch ou Hastings ? Ces succès faciles, peu coûteux en hommes et en matériel, ont juste aidé à redorer le blason de Göring, fortement terni par l'échec de la Bataille d'Angleterre, et ont donné l'impression que la Luftwaffe conservait l'initiative à l'Ouest, mais ils ont mal masqué l'impuissance d'une Armée allemande à venir à bout d'un ennemi par d'autres méthodes que la *Blitzkrieg*. ■

[14] National Archives, AIR 50/171/192.

[15] *Anti-Aircraft Artillery 1914-1955* – N. W. Routledge – Brasseys, Royal Artillery Institution, Londres, 1994.



▶ Deux armuriers s'apprêtent à installer une bombe SC 250 sur le Fw 190 A-2/U1 (WNr. 2081), « 3 bleu », de la 10.(*Jabo*)/JG 2 à Saint-André-de-l'Eure à l'été 1942. (Collection C. Goss)

RIEN QUE LE SOLEIL QUI POUDROIE ET LE SABLE QUI ONDOIE...

Les Jabos dans la campagne de Tunisie

Fin juillet 1942, le III./ZG 2, engagé sur le front de l'Est avec ses Bf 109 E-7/U1, est retiré des opérations et regagne Pandorf (Autriche), où il avait été créé début mai, pour être transformé sur Fw 190 A. L'un de ses membres, le *Feldwebel* Adolf Dilg, témoigne [1] : « Nous avons considéré le Fw 190 comme une nette amélioration par rapport au Bf 109 que nous avions utilisé en Russie. En tant que *Jabo*, il était bien meilleur dans tous les domaines : il était plus rapide, il se maniait plus facilement, il était plus robuste, plus facile à entretenir sur nos terrains de campagne et beaucoup plus stable au roulage, en particulier quand il était armé d'une bombe. »

Formé à la lutte antinavire à Cognac, le III./ZG 2 n'aura guère l'occasion de mettre son instruction à l'épreuve, car, le 15 novembre 1942, en réaction aux débarquements alliés en Afrique du Nord, 20 Fw 190 (principalement des A-2/U1 et A-3/U3) du III./ZG 2 sont transférés à Bizerte–Sidi-Ahmed (Tunisie) ; cette unité, sous les ordres du *Hauptmann* Wilhelm Hachfeld, est rattachée au II./JG 53 du *Hauptmann* Gerhard Michalski.

▲ Le Fw 190 A-4/U8 (double chevron noir, WNr. 0142327) de l'*Oberleutnant* Fritz Schröter, *Kommandeur* du III./SKG 10, au décollage de La Fauconnerie fin mars 1943. (ECPA-D/France/1943/ photographe inconnu)

[1] J. R. Smith & E. Creek, *op. cit.*

NOVEMBRE – DÉCEMBRE 1942 D'EXCELLENTS DÉBUTS

Comme on l'a vu dans le précédent opus, les premiers Fw 190 A présents sur le sol africain sont ceux de l'*Erprobungskommando* 19, une unité expérimentale formée à Castel Benito le 1er juillet 1942 pour tester les capacités de cet appareil (et du Bf 109 G) dans le rôle de chasseur-bombardier sous conditions tropicales. Confiée au *Hauptmann* Ernst Maack, ancien *Staka* 2./JG 27, elle est dissoute à Berca-West en septembre.

Le III./ZG 2 « entre dans le dur » dès le lendemain de son arrivée, le 16 novembre 1942. En début d'après-midi, Hachfeld mène onze autres pilotes à l'assaut d'une colonne blindée britannique qui vient de franchir la frontière algéro-tunisienne et avance vers Tabarka.

Le 17 novembre, les compétences du groupe en matière de lutte antinavire sont mises à contribution lors de la première des innombrables attaques qu'effectueront la Luftwaffe et la Regia Aeronautica contre le port de Bône dans les semaines à venir. Bien que bousculés par une patrouille de Spitfire, qui sera tenue en respect par l'escorte, les Fw 190 bravent un intense tir de barrage et bombardent en piqué ; ils touchent un cargo de 2 000 t, que les pilotes voient exploser mais qui ne leur sera crédité que comme « fortement endommagé ». Pendant ce temps, des Bristol Bisley de la RAF rendent visite à Sidi-Ahmed, où ils détruisent un Focke-Wulf et en endommagent un autre.

[2] Confusion habituelle chez les pilotes de la Luftwaffe à une période où le B-17 n'est pas encore une silhouette très répandue.

[3] Cf. *Aéro-Journal* hors-série n° 19 (novembre 2014) : *Focke-Wulf Fw 190 A – De la Normandie au Niémen.*

[4] *An Escort of P-38s, The 1st Fighter Group in World War II* – J. D. Mullins – Phalanx, St. Paul, 1955.

[5] Blessé lors d'un combat avec des P-38, il doit être évacué et ne reviendra au front qu'en octobre 1943.

[6] Par exemple, cinq nouveaux pilotes sont arrivés dans les premiers jours de mars 1943 ; pas un ne survivra à la campagne.

[7] Lors du raid sur ce terrain, les sous-lieutenant Jérôme Cavalli et sergent-chef Louis Coisneau, pilotes au GC 2/5 *Lafayette*, sont tués par des bombes allemandes.

La Luftwaffe en Tunisie et en Sicile (novembre 1942 – mai 1943)

Les sorties se succèdent à un rythme élevé, à peine entravées un moment par des pluies torrentielles. Notamment, le 22 novembre, 19 Fw 190 s'en prennent à l'aérodrome de Souk el-Arba, y revendiquant 16 avions et 6 véhicules détruits sur le terrain (et respectivement 4 et 19 endommagés).

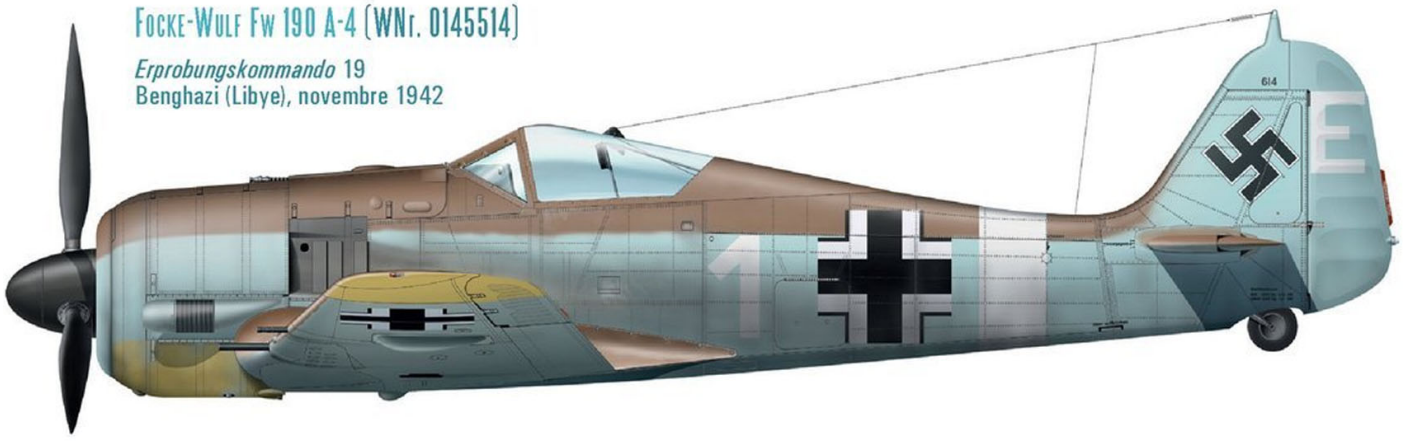
Mais le III./ZG 2 ne fait pas qu'attaquer l'ennemi au sol, il l'engage aussi dans les airs : ainsi, les 25 et 26 novembre, le *Hauptmann* Hans-Jobst Hauenschild, *Staka* 8./ZG 2, et l'*Oberleutnant* Günther von Prittwitz, *Staka* 7./ZG 2, sont crédités d'un Spitfire chacun – les deux premiers succès aériens du groupe.

Le 28 novembre, dix appareils menés par Hachfeld reviennent juste à temps à Sidi-Ahmed pour intercepter une formation de B-17 des 97th et 301st BG ; le *Feldwebel* Karl Golles (8./ZG 2) revendique un Fortress II et l'*Unteroffizier* Franz-Josef Schlieker (*Stab* III./ZG 2) un Stirling [2]. Malgré les déclarations triomphales des mitrailleurs américains (10 victoires !), aucun Fw 190 n'a seulement été touché. En revanche, les bombardiers ont réussi leur coup : cinq Fw 190 ont été détruits et cinq autres endommagés ; trois personnels ont été tués (dont un pilote de la 4./JG 2).

L'arrivée du Focke-Wulf sur ce théâtre d'opérations (le II./JG 2 y est présent depuis le 24 novembre [3]) a fait basculer la supériorité aérienne sur le champ de bataille au profit des Allemands. Non seulement l'avance alliée a été contenue, mais la *Panzerarmee Afrika* contre-attaque avec succès le 1er décembre, obligeant les forces américaines à refluer vers l'ouest. Le 2 décembre, le groupe déplore sa première perte humaine quand le *Hauptmann* Wilhelm Hachfeld entre en collision au sol avec l'appareil du II./JG 2, de la manière dont l'a rapporté Adolf Dilg :

« Ce fut l'un de ces stupides accidents loin de l'ennemi qui ont coûté la vie à tant de nos as. Il avait juste commencé à s'élancer pour une nouvelle attaque contre une position ennemie quand il a percuté un autre Fw 190 qui s'était immobilisé sur la piste après avoir atterri. Le Focke-Wulf de Hachfeld a basculé sur le dos et a pris feu. Il était mort avant que l'équipe de secours n'arrive sur les lieux. Depuis le seuil de notre salle, nous avons assisté impuissants au drame qui s'est déroulé sous nos yeux. »

Wilhelm Hachfeld, alias « Bomben-Willi », comptait 650 missions de guerre, 12 victoires aériennes et 32 cibles terrestres détruites. Né en septembre 1914, il était entré très jeune dans la Luftwaffe et était parvenu au poste de *Staka* de la 2./JG 334 en septembre 1938.



Il était passé ensuite au I.(J)/LG 2, puis était devenu *Staka* 2./JG 51 (08.10.40). Promu *Kommandeur* I./JG 51 (26.08.41), il avait été nommé à la tête du III./ZG 2 au moment de sa création ; il avait été décoré de la *Ritterkreuz* le 29 octobre 1942. Le *Hauptmann* Hans-Jobst Hauenschild, *Staka* 8./ZG 2, prend le commandement du groupe à titre temporaire tout en conservant celui de son escadrille.

L'immunité dont a joui le III./ZG 2 depuis le début de la campagne touche à sa fin. Le 4 décembre, Hauenschild engage un combat tournoyant avec le P-38 du *Lieutenant* Roy Russell. Le chef du dispositif du 71st FS/1st FG, le *Captain* John D. Eiland Jr., expliquera [4] :

« L'avion ennemi volait en formation avec le *Lieutenant* Russell ; il lui en faisait réellement baver. C'était magnifique à voir. Ils tourbillonnaient dans tout le ciel : demi-tonneaux, virages sur l'aile, chandelles et piqués brutaux – tout le répertoire de voltige y est passé, à l'exception des vrilles, mais les deux appareils restaient collés l'un à l'autre. »

Hauenschild, menacé par Eiland, doit rompre le combat, mais Russell est alors la cible de l'*Unteroffizier* Günther Goldstein ; fortement endommagé, le P-38 de Russell finira son vol à plat ventre sur la piste de Maison Blanche. Quant à Goldstein, il est descendu par Eiland et s'abat dans le lac de Bizerte, où il se noie. Eiland :

« Je l'ai revu, tombant vers l'eau, en vol dos, son hélice tournant au ralenti. Du glycol fuyait le long du fuselage, et une petite fumée sortait du capot. L'avion a fini par rétablir sa ligne de vol, mais il a lentement plané jusqu'à l'eau. »

Hauenschild est également abattu, mais il s'en sort indemne et se voit confirmer sa victoire aux dépens de Russell. Au soir du 4 décembre, les effectifs du III./ZG 2 sont ramenés à cinq avions disponibles.

Le 7 décembre, l'appareil du *Leutnant* Hans Stadlbauer est endommagé par un Spitfire du N° 111 *Squadron* ; le pilote parvient à rentrer au terrain, mais s'écrase sur la piste et se tue. Schlieker revendique l'un des assaillants.

À nouveau, des torrents d'eau s'abattent sur le nord de la Tunisie, noyant les pistes « presque jusqu'aux ailes », comme le dira Adolf Dickfeld du II./JG 2, et empêchant toute intervention pendant trois jours. De toute façon, le 8 décembre, le III./ZG 2 ne peut aligner que trois machines en état de vol. Quelques jours plus tard, il touche 8 A-4 convoyés par le NAGr. 13, dont les pilotes regagnent Saint-Brieuc sans avion.

DÉCEMBRE 1942 NAISSANCE DU III./SKG 10

Le 20 décembre 1942, le groupe est rebaptisé III./SKG 10 – SKG pour *Schnellkampfgeschwader* ou escadre de bombardement rapide, une dénomination plus en adéquation avec son rôle. Hauenschild est confirmé dans son intérim comme *Kommandeur*. Les *Stakas* conservent le commandement de leurs escadrilles, rebaptisées 9./SKG 10 (*Oberleutnant* Günther von Prittwitz – remplacé par l'*Oberleutnant* Hans-Peter Bosselmann le 4 janvier 1943), 10./SKG 10 (*Hauptmann* Hans-Jobst Hauenschild) et 11./SKG 10 (*Oberleutnant* Friedrich-Wilhelm Borchert). En théorie, les *Staffeln* des troisièmes *Gruppen* sont numérotées de 7 à 9, mais le RLM a dû tenir compte du fait que les I. et II./SKG 10 devaient à l'origine comporter chacun quatre *Staffeln* (voir Chapitre VI).

En deux mois, le III./ZG 2 s'est révélé à la hauteur de la tâche qui lui avait été confiée, participant activement au repli des forces alliées en appuyant avec efficacité la contre-attaque allemande et en s'en prenant aux aérodromes alliés. Il a perdu trois pilotes à l'ennemi et a revendiqué six victoires.

Adolf Dilg brosse un panorama de l'activité de son groupe, mais ses souvenirs mélangent son vécu personnel et ce que ses camarades lui ont appris après la campagne, car il a été mis sur la touche le 24 janvier 1943 [5], à une période où la Luftwaffe dominait encore le ciel de Tunisie :

« La plupart de nos missions étaient simples et directes, mais il nous est arrivé de planifier des raids sur des objectifs multiples ; alors, on s'installait à bord de nos avions armés, prêts à décoller, attendant l'ordre de dernière minute qui désignerait la cible. Cela se produisait quand il fallait synchroniser notre attaque avec un assaut de l'Armée ou si une contre-attaque ennemie était attendue, de manière à appuyer nos troupes dès qu'elle se produisait.

« Progressivement, les forces de l'Axe en Tunisie ont été prises en étau par les armées alliées arrivant à la fois par l'est et par l'ouest. Dans le ciel, nous faisions face à une aviation ennemie qui nous écrasait sous le nombre, et le rythme des opérations était tel que nos pertes ont commencé à enfler d'une manière dramatique. Pendant mon séjour en Afrique, nous n'avons manqué ni d'avions, ni de carburant, ni de bombes ; mais nous n'avons reçu que peu de pilotes en remplacement de ceux que nous avions perdus. Et ceux que l'on a eus, souvent frais émoulus des écoles et sans expérience, ne survivaient pas longtemps [6]. Ce n'était pas rare d'en voir un débarquer de Sicile un soir et être porté disparu dans les deux jours suivants. Les choses ont empiré à un point tel que plus un officier n'était disponible dans tout le *Gruppe* et que les missions devaient être commandées par un *Feldwebel*. En janvier [1943], le grand as de la chasse-bombardement, l'Oblt. Fritz Schröter, a pris le commandement du *Gruppe*, mais, déjà, la situation avait pris une telle tournure que même une individualité marquante ne pouvait plus infléchir le cours des événements. »

1ER JANVIER – 13 FÉVRIER 1943 LE TEMPS DES SUCCÈS

Le 3 janvier 1943, l'*Oberleutnant* Fritz Schröter prend le commandement du III./SKG 10 ; il débarque tout auréolé du prestige de sa *Ritterkreuz* et de son expérience à la tête de la 10.(*Jabo*)/JG 2. Comme un bonheur n'arrive jamais seul, 19 Fw 190 A-4/U8 neufs sont versés au groupe à partir du 4 janvier, permettant de pratiquement doubler les effectifs.

Au cours des trois premières semaines de janvier, le *Gruppe* exécute des sorties quotidiennes, mais avec un nombre restreint d'appareils. Il reprend ses attaques contre le port de Bône entre le 14 et le 17 ; le 15, il effectue un raid sur les terrains de Youks-les-Bains et de Thélepte [7], y détruisant 7 avions et en endommageant une vingtaine.

▼ Le « 5 blanc » de la 9./SKG 10 au roulage devant un hangar de Sidi-Ahmed. Il s'agit de l'un des premiers A-4/U8 touchés neufs par le groupe début janvier 1943. (ECPA-D/France/1943/photographe inconnu)

▲ Le Fw 190 A-4 (WNr. 0143317) du *Feldwebel* Ludwig Seif de la 11./SKG 10, posé sur le ventre près de Ferryville à la suite de dégâts causés par le DCA alliée le 2 février 1943 ; le pilote s'en tire indemne. (Collection Matthiesen, via M. Jessen)

Le 28 janvier, Borchert est atteint par la DCA et doit poser sur le ventre son « 1 jaune » à Pont-du-Fahs ; il est indemne. Le dernier jour du mois, en fin de matinée, trois appareils décollent sur alerte pour intercepter des B-17 des 97th et 301st BG ; l'*Unteroffizier* Franz-Josef Schlieker sera crédité d'une victoire, mais… à titre posthume : en effet, il a involontairement percuté le B-17 qu'il attaquait, ce dernier allant s'écraser au sud-est de Bizerte.

Le 3 février 1943 constitue le jour le plus chargé de toute la campagne pour le III./SKG 10, qui comptabilise 45 sorties en 6 missions très diversifiées, puisqu'elles vont de l'appui d'une contre-offensive allemande sur Ousseltia à un raid sur le terrain de Souk el-Khémis (Bouira) en passant par une tentative d'interception d'une formation de Spitfire et des attaques de convois. Transféré le matin à Kairouan, le groupe regagne Sidi-Ahmed le soir au grand complet.

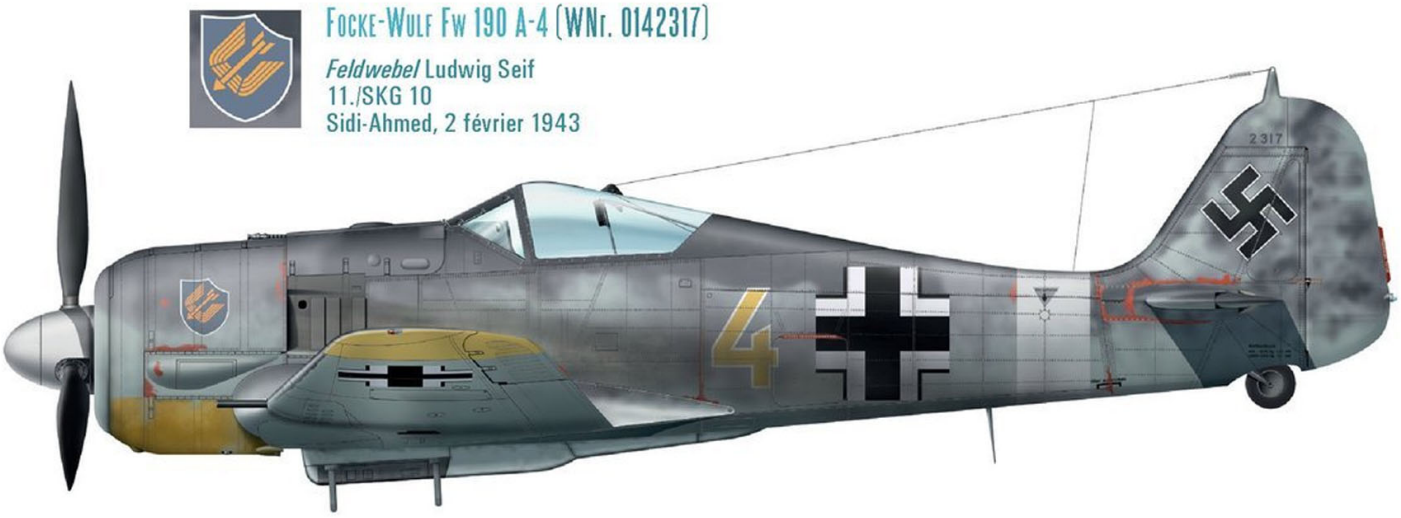
À partir de cette date, Kairouan est régulièrement utilisé comme terrain avancé, sauf pour les missions au-dessus du port de Bône. C'est justement cette cible qui est désignée le 9 février à douze appareils chargés d'une bombe SC 500 (500 kg) ; toutefois, cinq d'entre eux doivent rapidement faire demi-tour [8]. En effet, depuis quelque temps, les moteurs BMW des Focke-Wulf (cela vaut aussi pour ceux du II./JG 2) commencent à souffrir de l'ingestion – on pourrait même dire de l'indigestion – de sable ; or, la pénurie de pièces détachées – sans parler de l'absence de groupes de rechange – commence à peser sur la disponibilité des avions. Les états décadaires au 10 février font mention de la présence de 25 appareils au III./SKG 10, dont seulement 8 sont en état de vol.

Pendant la période considérée, le groupe ne perd que deux pilotes, dont l'*Oberleutnant* Hans-Peter Bosselmann qui a percuté un palan au décollage le 20 janvier ; ce dernier avait remporté sa seconde victoire (un Spitfire) quinze jours plus tôt. À propos de victoires, trois sont revendiquées au début du mois de janvier, parmi lesquelles la huitième personnelle de Günther von Prittwitz [9].

[8] Les autres seront crédités d'un cargo fortement avarié.

[9] Quelques jours plus tard, il prend le commandement de la 7./Schl.G. 2, remplacé par Bosselmann, comme on l'a vu plus haut.

[10] Cf. *Aéro-Journal* n° 12 (octobre 2009) : *La campagne de Tunisie.*



14 - 24 FÉVRIER 1943
KASSERINE

Le 14 février, les forces de l'Axe lancent deux offensives combinées en direction de Sidi bou-Zid, qui prennent totalement les Alliés par surprise et causent de vastes remous au sein de leur appareil militaire [10]. Pour l'heure, la Luftwaffe semble avoir l'avantage numérique, puisqu'elle peut engager 371 avions dans ce secteur, mais c'est sans compter sur la capacité de réaction de ses adversaires.

Dix Fw 190 du III./SKG 10 sont transférés à Kairouan en début de matinée ; ils vont exécuter six missions dans la journée, principalement contre Sidi bou-Zid, mais non sans casse. À tout seigneur tout honneur, c'est au *Gruppenkommandeur*, Fritz Schröter, qu'il appartient d'ouvrir la liste : victime d'un moteur récalcitrant, il se pose sur le ventre à quelques kilomètres de Faid ; il regagnera sa base dans l'après-midi.

Au cours d'une mission contre une colonne de véhicules près de Zaafria, le *Feldwebel* Alois Gschwind se tue en percutant le sol, vraisemblablement victime d'armes légères. Un autre pilote est blessé, mais rentre au terrain.

Le 15 février, un raid allié détruit trois Fw 190 sur la piste de Kairouan et en endommage plusieurs autres, empêchant le III./SKG 10 de sortir le lendemain faute d'appareils disponibles. Cependant, un renfort de 10 avions neufs arrive dans la semaine, permettant de regonfler les effectifs de cette unité.

Le 18 février, les avant-gardes de la 21. *Panzerdivision* atteignent la passe de Kasserine. Commence alors la première grande bataille terrestre entre les armées allemandes et américaines. Le mauvais temps cloue le III./SKG 10 au sol pendant les trois jours suivants, alors que le *Generalfeldmarschall* Erwin Rommel, récemment promu chef du *Heeresgruppe Afrika*, mène un combat décisif pour lequel il réclame à cor et à cri l'appui de la Luftwaffe.

Le 22 février, l'amélioration des conditions climatiques permet à l'aviation allemande de sortir à nouveau... mais aussi à l'aviation alliée d'en faire autant. Le III./SKG 10 effectue cinq missions – dont la dernière n'implique pas moins de 12 appareils – visant essentiellement les troupes et les véhicules ennemis dans le secteur de Thala. Une autre bonne journée pour le *Gruppe*, qui ne perd aucun avion et est même crédité d'un « Boston » endommagé. Cependant, cet effort est bien insuffisant face aux 304 sorties de l'aviation alliée.

Le 23 février, un raid des B-17 du 301st BG sur Kairouan blesse grièvement le *Hauptmann* Hans-Jobst Hauenschild, qui doit être évacué ; il aura accompli 92 missions de guerre en Tunisie et reprendra le combat en juin 1943 comme *Kommandeur* II./SKG 10 avant d'être tué le 10 septembre par des chasseurs alliés au-dessus de Salerne.

Le 24 février, Rommel ordonne le repli des troupes germano-italiennes ; quelques jours plus tard, malade et déprimé, il rentre en Allemagne pour se faire soigner et laisse son commandement au *Generaloberst* Hans-Jürgen von Arnim.

Les Alliés regagnent rapidement le terrain perdu ; la bataille de Tunisie a choisi son camp.

▲ Des pilotes du IIII./SKG 10 photographiés à Sidi-Ahmed le 5 janvier 1943. De gauche à droite : le *Feldwebel* Ludwig Seif, le *Leutnant* Erhardt Wicht, le *Leutnant* Gerhard Limberg et l'*Oberleutnant* Fritz Schröter. (Collection M. Jessen)

▼ Deux A-4 de la 9./SKG 10, chargés chacun d'une bombe à fragmentation SD 500, roulent vers la piste d'envol de Sidi-Ahmed. On note le camouflage très particulier du « 2 blanc » au premier plan. (ECPA-D/France/1943/ photographe inconnu)

▲ Des pilotes du III./SKG 10 à Sidi-Ahmed le 1er mars 1943. À droite, le bras gauche sur la table et tournant la tête au photographe, l'*Oberleutnant* Fritz Schröter, qui vient de prendre le commandement du groupe ; à côté de lui, sur la chaise longue, le *Leutnant* Wicht ou le *Leutnant* Klepke ; et, dos à l'appareil photo, l'*Oberleutnant* Friedrich-Wilhelm Borchert, *Staka* 11./SKG 10. Debout, à l'extrême gauche, Wicht ou Klepke (on note le pansement sur le front), et, face au photographe, le *Leutnant* Gerhard Limberg, *Technischer Offizier* du groupe. Dans le fond, un Fw 190 A-4 protégé par une alvéole. (Archives H. Hoffmann, via M. Jessen)

25 FÉVRIER – 20 MARS 1943 MENACE AU SUD

Le 25 février, le III./SKG 10, replié la veille à Sidi-Ahmed, est transféré à Gabès-West pour faire face à la nouvelle menace venue du sud. En effet, le *General* Bernard L. Montgomery entre en action avec sa 8th *Army* pour venir à bout de la « ligne Mareth » devant laquelle il est bloqué depuis quelque temps. Les armées de l'Axe sont désormais prises en étau.

Cependant, le *Gruppe* n'est pas destiné à rester longtemps sur ce front. Il effectue une unique mission depuis Gabès le 26 février. Au moment de décoller, les 11 Fw 190 pressentis pour un raid contre l'aérodrome de Touilet Barka (à une trentaine de kilomètres au nord-est de Tataouine) sont coiffés par des Spitfire et des P-40. L'*Oberleutnant* Ottmar Simon parvient à décoller et à endommager un Spitfire, mais il est touché à son tour et s'écrase sur la piste ; il est grièvement blessé.

Dans l'après-midi, le III./SKG 10 retourne à Sidi-Ahmed [11], car la 5. *Panzer Armee* contre-attaque dans le nord. Comme sur le front de l'Est, les unités d'appui tactique sont devenues les *Feuerbrigaden* de la Wehrmacht, faisant perpétuellement l'essuie-glace sur la ligne de front pour éteindre les incendies. L'*Unternehmen Ochsenkopf* sera la dernière grande opération terrestre coordonnée des forces de l'Axe en Tunisie. Rencontrant une vive résistance, elle est annulée dans la soirée du 1er mars. Le III./SKG 10 a effectué 57 sorties en trois jours sans la moindre perte.

Le 5 mars, Schröter et ses hommes repartent pour Gabès-West afin d'appuyer une contre-offensive des troupes de l'Axe dans le secteur de Medenine. Celle-ci ne dure qu'une journée en raison des lourdes pertes subies au sol comme dans les airs. L'aviation alliée a manifestement repris le contrôle des cieux tunisiens. Toutefois, le III./SKG 10 reste à Gabès jusqu'au lendemain soir pour poursuivre ses missions contre la 8th *Army*, qui progresse maintenant le long de la route Medenine-Mareth.

Le 8 mars, trois pilotes décollent sur alerte de Sidi-Ahmed et en décousent avec des Spitfire Mk. V du N° 232 *Squadron* et des Mk. IX du N° 81 *Squadron*. Étonnamment, seul un Fw 190 reçoit quelques projectiles, tandis qu'un Mk. IX est abattu [12] et deux Mk. V sont endommagés !

[11] Pendant le transfert, l'*Oberfeldwebel* Jakob Plank est tué en tentant un atterrissage forcé consécutif à une panne de moteur.

[12] Le Spitfire du *Flying Officer* Wilfried Goby s'étant écrasé sur son terrain, il ne sera pas compté comme victoire.

[13] Probablement des A-5/U8 (cf. Chapitre III), comme on le verra plus bas.

21 – 31 MARS 1943 DES RENFORTS

Le 21 mars, la 8th *Army* passe à l'offensive contre la « ligne Mareth ». En raison de mauvaises conditions atmosphériques, les unités de la Luftwaffe ne peuvent pas être déployées sur leurs terrains de travail, en conséquence de quoi, le III./SKG 10 est absent des cieux au moment crucial de la bataille. C'est d'autant plus dommage pour la *Panzerarmee Afrika* que les effectifs du groupe viennent d'être « boostés » par l'arrivée de 16 Fw 190 A-5 [13] flambant neufs. Ils le sont encore un peu plus quand le II./JG 2, qui vient d'être rappelé en France, lui lègue ses derniers avions, soit six A-3 et six A-4, et tout son matériel de piste. À la fin du mois, le III./SKG 10 alignera 38 Focke-Wulf.

C'est ce même 21 mars que se présente à Gabès-West un détachement de quatre Fw 190 A-5/U3 du II./Schl.G. 2.

◀ Un Fw 190 A-5/U3 tp de la 5./Schl.G. 2 à Gabès. Le mécano qui se tient devant l'appareil n'est autre que le frère de l'as Emil Omert (RK) de la 8./JG 77. (Photo Omert, via M. Jessen)

Ce groupe, commandé par le *Hauptmann* Werner Dörnbrack, un as de la spécialité décoré de la *Ritterkreuz* et comptant plus de 700 missions à son actif, a été constitué à Gleiwitz le 17 décembre 1942. Il a dû néanmoins attendre février 1943 pour recevoir ses premiers Fw 190. Au début du mois de mars, il compte 26 machines stationnées sur l'aérodrome de Brindisi. Le 22 mars, le détachement du II./Schl.G. 2 exécute sa première mission de guerre du côté d'el-Hamma ; ce sera la seule avant un bon moment. En effet, il cède ses quatre A-5/U3 au III./SKG 10 le 23 mars.

Le 24 mars, le III./SKG 10 se scinde en deux : quinze appareils sont détachés à La Fauconnerie pour opérer sur le front Sud, tandis que le reste demeure à Sidi-Ahmed pour intervenir sur le front Nord. Comme les Allemands choisissent de se replier en bon ordre sur Wadi Akarit, à quelques kilomètres au nord de Gabès, avant que la « ligne Mareth » ne soit débordée par l'ouest, Gabès doit être évacué, et Kairouan, jugé trop exposé, est abandonné.

Le 29 mars constitue à la fois un jour chargé et une source de satisfaction pour les *Jabos* tunisiens. Le III./SKG 10 réalise 20 sorties en 6 missions, dont une ravage une position britannique au sud-est d'el-Guettar, revendiquant la destruction de deux Lysander et de plusieurs véhicules blindés, ainsi que la mise à sac d'un campement. Au cours de cette journée, le groupe ne déplore qu'une seule perte, celle du Fw 190 A-4 du *Feldwebel* Michael Kapfhammer, descendu par des Kittyhawk en zone amie ; indemne, il regagnera son unité le lendemain.

Mars 1943 est le dernier mois de cette campagne où la *Feuerbrigade* jouira d'une certaine impunité : elle n'a perdu qu'un seul avion du fait de l'ennemi !

1er – 22 avril 1943 L'impuissance des *Jabos*

Au 1er avril 1943, le III./SKG 10 aligne 38 Fw 190 (3 A-3, 17 A-4 et 18 A-5) sur deux bases différentes : Sidi-Ahmed au nord et La Fauconnerie au sud. Composition de son état-major :

– *Stab* : *Oberleutnant* Fritz Schröter
– 9. *Staffel* : *Leutnant* Bruno Schäfer
– 10. *Staffel* : *Leutnant* Wolfgang Schreck
– 11. *Staffel* : *Oberleutnant* Friedrich-Wilhelm Borchert

Le 2 avril est marqué par une tragique méprise, quand l'*Unteroffizier* Peter von Zareba, un Hongrois qui s'était engagé dans la Luftwaffe, est abattu et tué par des Bf 109 du II./JG 77 au cours de sa onzième mission de guerre.

Le 4 avril, comme le III./SKG 10 dispose de Fw 190 A-5/U8 capables de porter des réservoirs supplémentaires de 300 litres sous les ailes, deux appareils sont envoyés en reconnaissance dans le secteur de Bône.

▲ Après avoir été ravitaillés, ces Fw 190 A-4 de la 9./SKG 10 se préparent à partir pour une nouvelle mission depuis La Fauconnerie.
(ECPA-D/France/1943/photographe inconnu)

▼ Des Fw 190 A-4 de la 9./SKG 10 à La Fauconnerie fin mars 1943. Les avions sont prêts à être réarmés ; on note la bombe SC 500 au premier plan.
(ECPA-D/France/1943/photographe inconnu)

▲ Ce Fw 190 A-4/U8 (« 1 noir ») de la 10./SKG 10 est, selon toute vraisemblance, celui du *Staffelkapitän*, le *Leutnant* Wolfgang Schreck. Devenu *Staka* 7./SG 4, il sera tué au combat au printemps 1944. (ECPA-D/France/1943/photographe inconnu)

Ce sera la première et dernière fois que ce modèle sera utilisé pour ce type de mission ; l'*Unteroffizier* Friedrich Rott, qui sera fait prisonnier après avoir été descendu par des Spitfire le 24 avril, expliquera pourquoi à ses interrogateurs :

« Le A-5/U8 avait deux réservoirs supplémentaires, un sous chaque aile. Il pouvait tenir l'air pendant trois heures ; je suis au courant. Ils voulaient faire de nous des bombardiers à long rayon d'action et nous étions censés voler jusqu'à Alger. C'était pure folie que de piloter un tel appareil. Un seul coup bien ajusté de la DCA, et tout le fourbi volait en éclats. Il est vrai que les réservoirs étaient largables, mais quand on s'en était débarrassé, il restait encore leurs pylônes ; ce genre de truc n'avait aucune utilité. En plus, il y avait la bombe de 500 kg accrochée sous le ventre, alors je vous laisse imaginer à quelle vitesse on volait – 320 km/h ! C'est ce qu'on faisait en Ju 88. L'armement avait été réduit à deux canons, parce que les mitrailleuses avaient été déposées. »

Deux jours plus tard, Schröter a l'occasion de s'entretenir à ce sujet avec le *General der Jagdflieger* Adolf Galland, de passage à Sidi-Ahmed. Celui-ci, qui est également *General der Schlachtflieger*, convient de la dangerosité de l'installation et donne son accord pour que les pylônes soient démontés. Avec son blindage ventral (du capot au poste de pilotage), la version A-5/U3, que le groupe commencera à percevoir dans le courant du mois, se révélera beaucoup plus populaire.

Le 5 avril, alors que les Alliés lancent l'opération « Flax » destinée à couper le ravitaillement des forces de l'Axe par la voie des airs, le III./SKG 10 tente – en vain – de perturber les préparatifs de la 8th *Army* qui organise sa prochaine offensive contre les positions allemandes retranchées à Wadi Akarit. Par ailleurs, les Focke-Wulf livrent un duel à distance avec les A-20 américains ; deux de ceux-ci sont détruits sur le terrain de Thélepte pendant que leurs camarades bombardent La Fauconnerie, où ils endommagent quatre *Jabos*. Lors de ce raid, plusieurs pilotes du III./SKG 10 décollent sur alerte, et l'*Unteroffizier* Georg Rieschbieter descend un Spitfire de l'escorte (31st FG).

Le 6 avril, « Monty » passe à l'action. Endommagé la veille et à nouveau dans la matinée, l'aérodrome de La Fauconnerie ne permet pas de répondre aux attentes du *Heeresgruppe Afrika*, submergé sous le nombre. Dans la journée, l'*Oberfeldwebel* Oswald Tschöp est abattu et blessé par des Spitfire américains près de son terrain. Dans la soirée, les forces de l'Axe doivent battre en retraite et abandonner leurs positions à Wadi Akarit. Or, compte tenu de la topographie de cette région de la Tunisie, le *Generaloberst* Hans-Jürgen von Arnim doit replier ses troupes jusqu'à Enfidaville, à 150 km plus au nord.

La situation est devenue intenable à La Fauconnerie, d'autant que l'état des pistes limite le nombre des sorties. Dans la matinée, le gros du III./SKG 10 retourne à Sidi-Ahmed, tandis que huit appareils s'installent à Fochville (Ben Arous), à quelques kilomètres au sud de Tunis.

Le 8 avril, ayant emprunté le « double chevron » de son *Kommandeur* en son absence [14], le *Leutnant* Clemens Graf von und zu Westerholt und Gysenberg, *Offizier* la du *Gruppe* (officier des opérations), est tué par un obus de 40 mm en attaquant une brigade d'infanterie néo-zélandaise près de Mezzouna ; faisant partie des pilotes les plus expérimentés du groupe, il comptait 89 missions.

[14] Fritz Schröter a obtenu une permission spéciale pour se marier ; il revient au front le 16 avril.

Avion dans lequel sera abattu et tué le *Leutnant* Clemens Graf von und zu Westerholt und Gysenberg, *Offizier* la du *Gruppe*, le 8 avril 1943.

Les 10 et 11 avril, alors que la route de Kairouan est désormais grande ouverte pour les Britanniques, le III./SKG 10 totalise le nombre record de 154 sorties en 20 missions, plusieurs pilotes réalisant jusqu'à 5 missions dans une journée. Il ne perd que quatre avions, mais un pilote (*Unteroffizier* Horst Bauwerker) est tué par des tirs venus du sol. En dépit de cette intense activité, il ne peut empêcher la 8th *Army* de progresser en direction d'Enfidaville.

Si le II./Schl.G. 2 reçoit l'ordre de gagner la Tunisie le 12 avril, il va encore s'écouler quelques jours avant qu'il ne soit exécuté.

Le 14 avril voit une belle réussite du III./SKG 10 contre des véhicules ennemis, mais deux pilotes sont portés disparus. L'*Oberfeldwebel* Albert Bierlmaier se tue en percutant le sol près de Mateur (probablement touché par la DCA), et l'*Oberfeldwebel* Hans Hein, atteint par des armes de petit calibre, doit se poser sur le ventre dans les lignes alliées ; fait prisonnier, il sera catalogué comme le « type même du matamore nazi professionnel » par ses interrogateurs [15] !

Le 18 avril, 17 Fw 190 A-5/U3 tp du II./Schl.G. 2, sous les ordres du *Hauptmann* Werner Dörnbrack, se présentent à l'atterrissage à Sidi-Ahmed. C'est un renfort non négligeable pour les unités d'assaut (*Stukas* et *Panzerjäger* compris) en Tunisie, mais il semble bien tardif…

… et presque dérisoire, parce que, deux jours plus tard, un raid de B-17 et B-25 américains sur les principaux aérodromes de la Luftwaffe autour de Tunis fait passer par pertes et profits la bagatelle de 10 appareils du III./SKG 10 et 4 du II./Schl.G. 2. En conséquence, la majorité du personnel technique de ce dernier groupe est rapatriée à San Pietro (Sicile), ne laissant sur place que le strict minimum de mécanos pour assurer la maintenance des avions.

23 – 30 AVRIL 1943
L'ADIEU À LA TUNISIE DU III./SKG 10

Le 23 avril, décidés à en finir au plus vite, les Alliés lancent une vaste offensive dans le nord ; c'est à celui qui arrivera le premier à Tunis. Le 25, le II./Schl.G. 2 exécute 43 des 69 sorties des *Jabos* ; lors des deux derniers jours, les unités d'assaut ont été créditées de la destruction de 18 chars, 3 véhicules blindés, 12 camions, un porte-char et plusieurs batteries de DCA. Pendant ce temps, un raid américain prive le III./SKG 10 de deux autres Fw 190. Ce n'est qu'un avant-goût de ce qui attend la Luftwaffe dans les jours suivants.

Tandis que la chasse et les bombardiers moyens alliés massacrent la flotte de transport aérien de l'Axe au large du cap Bon (opération « Flax »), leurs *heavies* se tournent vers les dépôts en Italie. Ce jour-là, plus d'une cinquantaine d'appareils sont écrasés sous

▲ Un Fw 190 A-5/U3 tp (« D » blanc) de la 5./Schl.G. 2 est examiné par un soldat du Commonwealth quelque part en Tunisie en mai 1943. Bien visibles sur ce cliché, l'insigne de Mickey et le râtelier ER 4 monté sur l'ETC 501. Il s'agit probablement du WNr. 1257 du *Feldwebel* Rudolf Johne, abattu par des P-40 du 33rd *Fighter Group* à La Sebala le 2 mai 1943 ; le pilote a été blessé. (IWM)

◣ Des soldats britanniques inspectent l'un des treize Fw 190 A abandonnés par le III./SKG 10 à Sidi-Ahmed en mai 1943. Au premier plan, une bombe à fragmentation SD 500. (US NARA)

les bombes à Bari (où se trouve le centre répartiteur de la *Luftflotte* 2), parmi lesquels une trentaine de Fw 190 *Jabos*, dont sept avaient été assignés au III./SKG 10. Les autres étaient destinés au I./Schl.G. 2, alors en cours de transformation sur Focke-Wulf. Ce coup dur va retarder la rénovation de ce groupe, qui ne percevra ses trois premiers A-5/3 que dans le courant du mois de mai 1943 et devra terminer la campagne de Tunisie sur ses Bf 109 F-4/B trop.

Rapportant la présence de 20 A-5/U3 disponibles à Protville, le II./Schl.G. 2 réalise un effort sans précédent en exécutant 63 sorties dans la journée du 28 avril ; il perd son premier avion à l'ennemi, mais le pilote est indemne. De son côté, engagé dans un combat tournoyant avec un Spitfire du N° 72 *Squadron*, le *Leutnant* Wolfgang Schreck revendique l'ultime victoire du Focke-Wulf 190 sur les terres africaines ; lui-même en comptera 18 à la fin de la guerre.

Le 30 avril, une partie du personnel technique du III./SKG 10 est évacué sur la Sicile – la fin est proche. L'*Oberleutnant* Friedrich-Wilhelm Borchert se tue au décollage en percutant un autre appareil de son unité ; *Staka* 11./SKG 10, Borchert comptait une victoire et 93 missions de guerre. Ce groupe réalise sa dernière sortie en Tunisie vers midi, avant d'être replié sur San Pietro (Sicile).

1ER – 13 MAI 1943 LA FIN

Les seuls Focke-Wulf présents en Afrique sont donc désormais les 18 A-5/U3 du II./Schl.G. 2 basés à Protville.

Le 3 mai, les lignes de l'Axe sont enfoncées au sud de Sidi Nsir, ouvrant la route de Bizerte aux troupes alliées. Malgré une vive résistance des forces germano-italiennes et l'intervention désespérée des chasseurs-bombardiers – trop peu nombreux –, l'issue ne fait aucun doute. Le 7 mai, Bizerte et Tunis tombent.

Le II./Schl.G. 2 effectue sa dernière mission le 8 mai et reçoit l'ordre de quitter la Tunisie. Il est évident qu'il est beaucoup trop tard pour évacuer le personnel technique. Les pilotes font néanmoins preuve d'une grande solidarité, comme le rapporte Werner Dörnbrack :

« Les dernières missions ont été effectuées depuis l'extrémité Nord du cap Bon, et, quand cela n'a plus été possible, nous avons reçu l'ordre de revenir en Sicile. Comme il n'y avait pas de place pour les mécaniciens, les hommes ont enlevé toutes les plaques de blindage et la radio sur les machines. Quatre d'entre eux pouvaient prendre place dans le fuselage, de sorte que chaque Fw 190 a décollé avec cinq hommes à bord. Après plusieurs allers et retours, tout le personnel technique a été mis à l'abri en Sicile ; nous n'avons pas laissé un seul des nôtres en Tunisie. »

Malheureusement, tout ne se passe pas toujours comme prévu, et, le 10 mai, survolant de manière malencontreuse un navire britannique, l'*Unteroffizier* Fritz Betz est touché par l'artillerie antiaérienne ; il périt avec ses quatre passagers. Un autre appareil sera porté disparu en mer.

Les forces de l'Axe en Tunisie offrent leur reddition de façon formelle le 13 mai.

[15] A. Arthy & M. Jensen (*op. cit.*).

Focke-Wulf Fw 190 A-5/U3 Tp (WNr. 0150157)
5./Schl.G. 2
Protville, mai 1943

BILAN

Le III./SKG 10 a accompli 2 396 sorties en 434 missions, détruit plusieurs centaines de véhicules allant du char à la jeep, coulé ou endommagé 12 navires et abattu 13 avions ennemis ; il a perdu 15 pilotes, dont 10 à l'ennemi, et 2 faits prisonniers. C'est une performance remarquable qui met bien en lumière les qualités du Fw 190 comme chasseur-bombardier. Malgré l'omniprésence de la chasse alliée à partir du mois de mars, la plupart des pilotes descendus l'ont été par la DCA.
Le bilan du II./Schl.G. 2 est plus difficile à établir, mais on sait au moins une chose : il n'a perdu aucun pilote à l'ennemi !

Il est incontestable que le Fw 190 *Jabo* a pesé sur la bataille terrestre tant que la Luftwaffe a conservé la supériorité aérienne. Après l'épisode de Kasserine et, plus encore, après le départ du II./JG 2, tout a basculé, et si les deux unités d'appui tactique sont parvenues à limiter la casse, elles n'ont rien pu faire d'autre que mener un combat d'arrière-garde contre des forces trop nombreuses pour leurs faibles effectifs. Cet emploi des Fw 190 comme « brigade de pompiers », si typique du front de l'Est, est symptomatique d'un manque de moyens face à un adversaire quantitativement supérieur. ■

▼ Le Fw 190 A-5 (KM+EY, WNr. 0152676) abandonné par le III./SKG 10 à Tunis-el-Aouina en mai 1943 et abondamment photographié par les troupes alliées à différents stades de sa déchéance. (US NARA)

FRIEDRICH ET GUSTAV

Les Schlachtflugzeuge

Le Fw 190 A-3 WNr. 669, prototype de la version G-1 *Jabo-rei*, équipé de deux réservoirs de 300 litres montés sur un pylône Weserflug V-Tr.Ju 87 et d'une bombe de 500 kg sous le ventre. Cette configuration se révélera pénalisante en termes de performances, et Kurt Tank sera prié par le RLM de revoir sa copie. (Collection de l'auteur)

DU *JABO* AU *SCHLACHTFLUGZEUG*

Alors qu'il est plus que temps de remplacer le vénérable Henschel Hs 123 [1], qui a largement dépassé sa date limite de fraîcheur, que tarde à se manifester un remplaçant digne de ce nom au Junkers Ju 87 et que le terme de fiasco semble celui qui caractérise le mieux le programme du Messerschmitt Me 210, au début de l'année 1942, le RLM se tourne vers Kurt Tank pour qu'il étudie une version spécialisée du Focke-Wulf Fw 190. Il ne s'agit plus, à proprement parler, d'un chasseur-bombardier, mais bien d'un avion d'assaut (*Schlachtflugzeug*) selon la terminologie de la Luftwaffe. Ce qui distingue le second du premier est sa destination : il n'est plus question de raids « stratégiques » solitaires, mais d'appui rapproché des troupes au sol.

Afin de ne pas encombrer le bureau d'études, très occupé par le développement des versions de chasse, une nouvelle antenne spéciale, curieusement baptisée Ra-2 (*Rechnerische Ankündigung* 2, ou « Prospection analytique »), prend en charge les diverses modifications à apporter au Fw 190 A.

Au mois de mai 1942, les premiers tests sont entrepris sur un Fw 190 A-0 (probablement le WNr. 0008) équipé de râteliers ETC 50 sous le ventre et les ailes ; ceux-ci s'avèrent prometteurs, malgré une augmentation sensible du poids et une diminution non moins sensible des performances à cause, d'une part, de la nécessité de poser des plaques de blindage supplémentaires et, d'autre part, de la présence de râteliers externes et des charges offensives qu'ils transportent.

Encouragés par ces bons débuts, les ingénieurs maison s'enhardissent en installant un râtelier ventral ETC 501 capable d'accommoder une bombe SC 250 (250 kg) ou SC 500 (500 kg), ou encore quatre SC 50 (50 kg) sur un adaptateur ER 4 ; cette disposition donne naissance au *Umrüst-Bausätz* 3 (U3), qui caractérise les premières versions Jabos du Fw 190 A. Le blindage supplémentaire se compose de plaques protégeant le dessous du fuselage dans la région des réservoirs de carburant, le dessous du moteur et le train. Pour alléger l'appareil, les canons d'aile extérieurs sont déposés. Néanmoins, à son poids maximal en charge, le A-4/U3 BX + CS (WNr. 0619) accuse 3 997 kg au décollage, soit 327 kg de plus que la version de chasse.

Dérivés des Fw 190 A-2 à A-5, les premiers *Jabos* livrés aux unités sont modifiés en usine ou dans les ateliers spécialisés de la Luftwaffe ; il n'y a pas, à proprement parler, de série dédiée sur les chaînes de montage.

LE FW 190 F

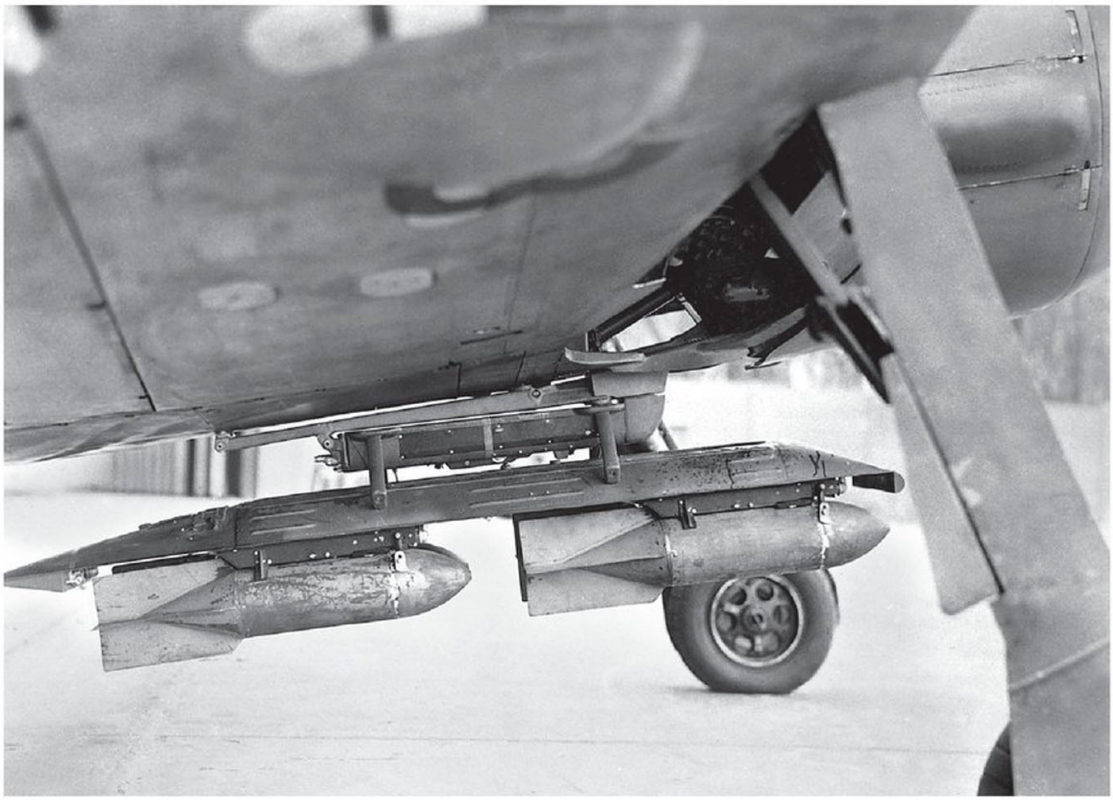
Le concept étant validé, il est désormais temps de passer au stade industriel. La version « F pour Friedrich » est ainsi la première conçue *ab initio* pour l'appui tactique et honorée de commandes individualisées.

▶ FW 190 F-1

Le F-1 n'est autre que le A-4/U3 rebaptisé. Les sources varient en ce qui concerne le nombre livré [2] : de 12 à 30 à partir de septembre 1942, la totalité étant confiée à l'*Ergänzungsstaffel* de la Schl.G. 1 à Novotcherkask.

[1] Voir *Aéro-Journal* n° 25 (octobre 2011).

[2] Comme pour les précédents *Jabos*, il s'agit de cellules modifiées en usine ou en atelier.



▶ L'adaptateur ER 4 monté sur un ETC 501 permet de transporter quatre bombes SC 50. Les essais montreront que cette disposition, qui donne naissance au *Umbau* U3, fait perdre 96 km/h ! (E-N Archives)

▶ FW 190 F-2

La variante suivante provient du changement de dénomination du A-5/U3. On pense généralement que 271 exemplaires en ont été assemblés jusqu'en mai 1943, ce qui semble assez généreux, parce que l'on n'en trouve guère la trace ailleurs qu'aux *Jabostaffeln* des JG 2 et JG 26 et aux I. et II./SG 77 à partir de la fin de l'année 1943 et en petit nombre.

▶ FW 190 F-3

En avril 1943, le F-3/R1 remplace les précédentes variantes sur les chaînes d'assemblage. Ce modèle est dérivé du A-5/U17, équipé de la voilure du A-6 et de la caméra Zeiss EK 16 Robot. Certains exemplaires sont dotés de l'émetteur-récepteur Lorenz FuG 16 ZS à la place du ZY pour communiquer avec les PC terrestres pendant les missions. Chargé jusqu'à la gueule, le F-3/R1 pèse 5 000 kg (contre 4 100 au A-6) et rend près de 100 km/h en vitesse de pointe à la version de chasse (525 km/h contre 623 km/h). Arado produira la totalité des 432 exemplaires de cette variante entre avril 1943 et mars 1944. Les premiers atteignent les I./SKG 10 (mai 1943) en France, I. et II./Schl.G. 1 (août 1943) en Russie et II./Schl.G. 2 (mai 1943) en Italie. Le F-3/R2 est armé de canons MK 103 en gondole à la place des râteliers d'aile. Les essais montrent que l'avion devient difficile à manœuvrer et que les obus de 30 mm sont inefficaces contre le blindage des T-34. Malgré tout, deux autres exemplaires, baptisés F-3/R3, sont confiés à l'*Erprobungskommando* 26, une unité chargée de tester les armes antichars, formée à Udetfeld en janvier 1944 sous les ordres du *Major* Eggars. Cette variante sera rapidement abandonnée.

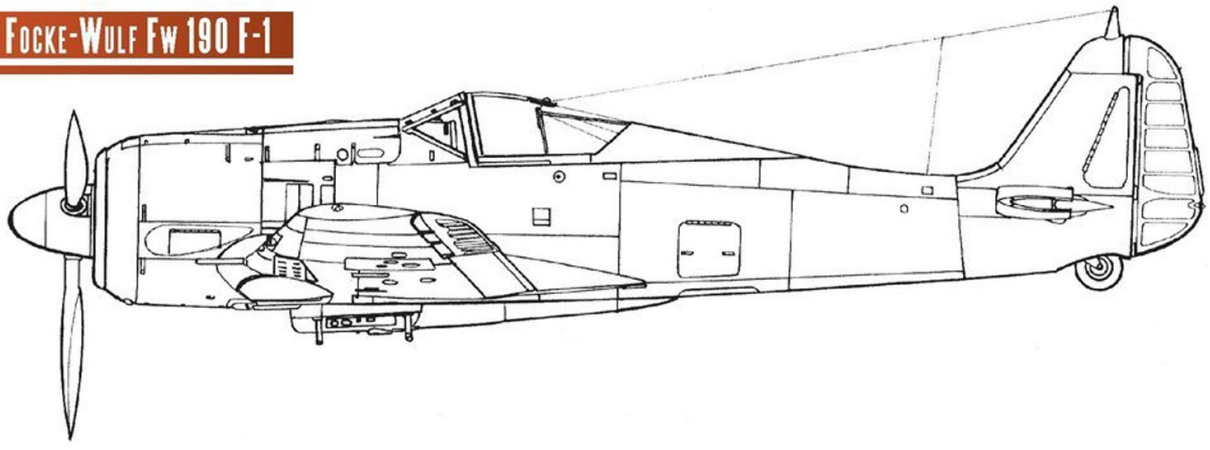
On ne sait rien du F-3/R4, sauf qu'il a existé un appareil ainsi dénommé, ni du F-3/R6, probablement armé de deux WGr. 21 sous les ailes.

Parallèlement à ces *Rüstazte* sont également déclinés des *Umrüst-Bausätze* :

- U3 : équipé d'un râtelier ETC 502 pouvant accommoder une *Bombentorpedo* BT 1400 et d'une roulette de queue à jambe allongée pour assurer la garde au sol de l'engin.
- U4 : chasseur-bombardier nocturne (sort inconnu ; projet vraisemblablement abandonné).
- U5 : armé d'une *Bombentorpedo* BT 700 sous le fuselage (sur râtelier ETC 501) et deux BT 400 sous les ailes (sur râteliers ETC 503). Ces bombes planantes non guidées, destinées à la lutte antinavire, sont moins complexes à produire et plus légères que les torpilles conventionnelles ; elles sont larguées en piqué selon un angle de 10°.
- U14 : armé d'une torpille LTF 5 (sur râtelier ETC 502).

Ces sous-variantes resteront à l'état de prototypes.

Focke-Wulf Fw 190 F-1



▼ & ▲ Le Fw 190 F-3/R3 (GH+PT) armé de deux canons MK 103 de 30 mm (35 opa) pour combattre les chars. Toutefois, aucun exemplaire de ce *Rüstsatz* n'arrivera au front en raison de l'amélioration constante du blindage des engins soviétiques. (E-N Archives)

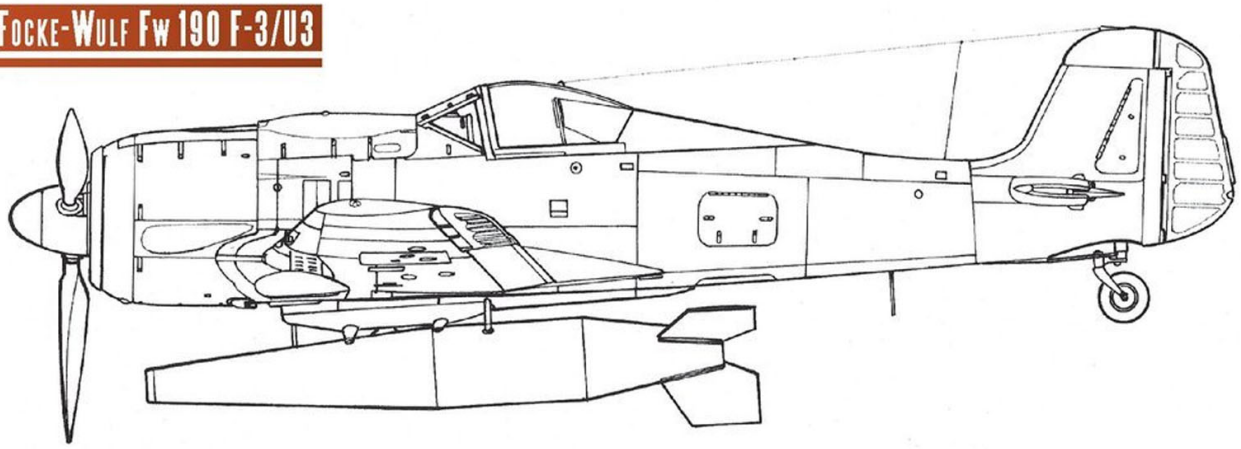
▶ FW 190 F-4

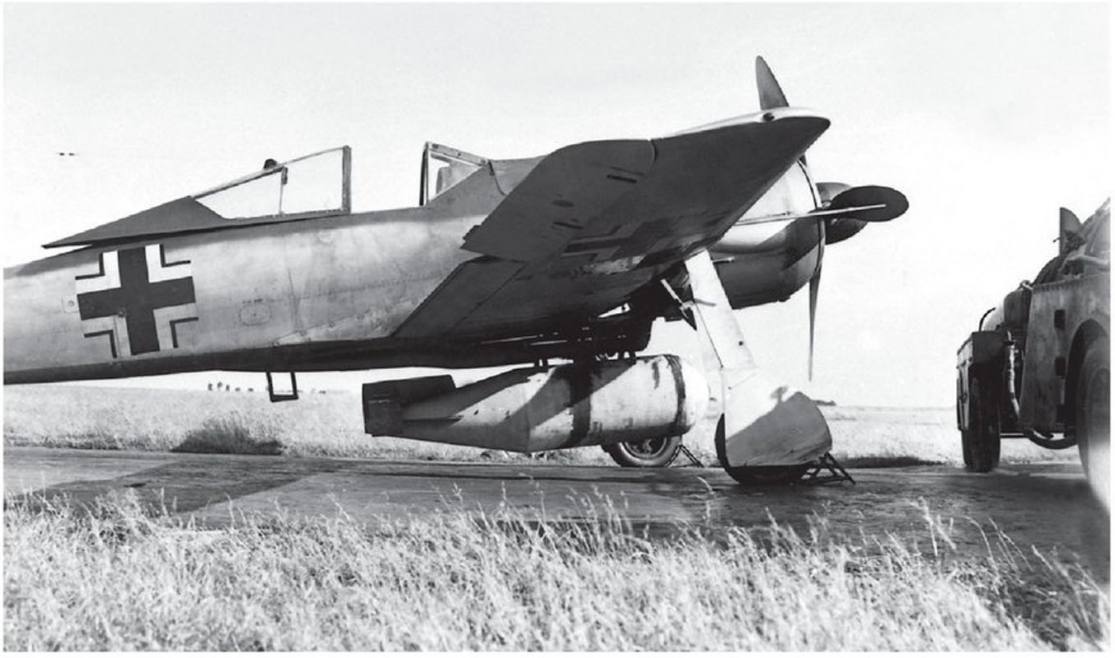
Identique au F-3, mais équipé d'un système électrique amélioré pour lâcher les bombes, soit individuellement, soit toutes ensemble ; cette version est dépourvue de la caméra EK 16. Le F-4 est abandonné en faveur du F-8.
Les variantes F-5 et F-6 sont respectivement rebaptisées F-9 et F-10, et le F-7 ne connaîtra aucune suite.

▶ FW 190 F-8

Cette version, dérivée du A-8, sera la plus répandue au sein des unités d'appui tactique, car pas moins de 3 614 exemplaires en seront produits (2 264 par Arado à Warnemünde et 1 350 par Norddeutsche Dornier à Wismar) à partir de mars 1944. Du A-8, elle conserve le moteur BMW 801 D-2 (fonctionnant au C-3, indice d'octane de 96) et son système GM-1 poussant la puissance à 1 440 ch pendant 10 à 15 minutes (réservoir de 85 litres de protoxyde d'azote installé dans le fuselage arrière), ainsi que l'armement de capot constitué de deux MG 131 ; celui de voilure est limité à deux MG 151/20.

Focke-Wulf Fw 190 F-3/U3





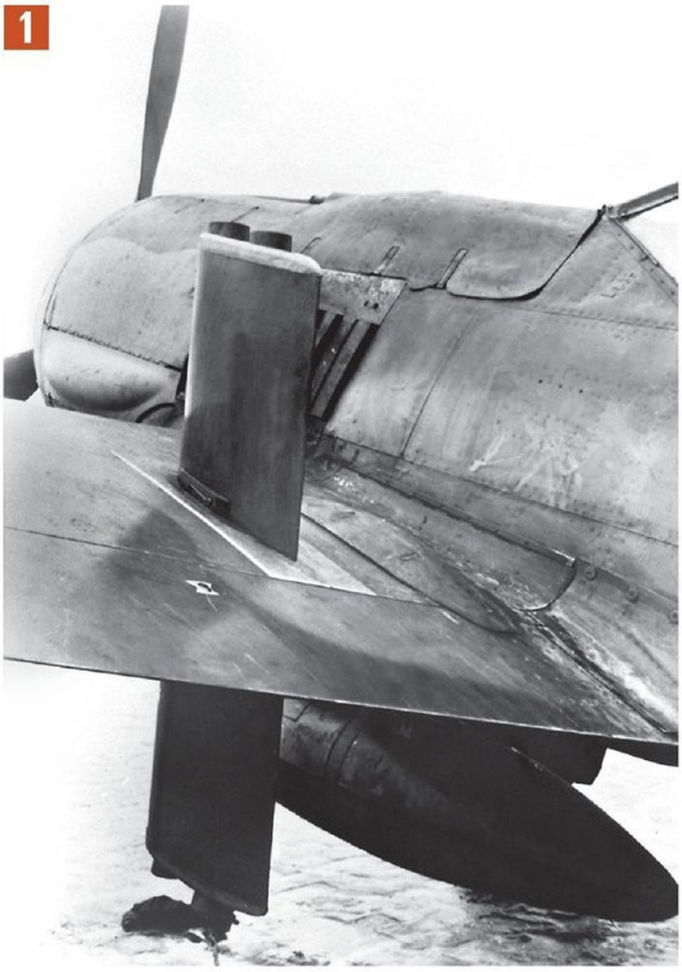
◀ Ce Fw 190 A-5 (dénomination précise inconnue) a été équipé à titre expérimental d'une *Minenbombe* SB 1000 de 1 000 kg (charge explosive : 850 kg). La taille de cette arme étant si imposante (0,66 m de diamètre et 2,65 m de longueur) qu'il a fallu supprimer une ailette pour maintenir une garde au sol suffisante, malgré la présence d'une roulette de queue à jambe allongée. Il semble que ce projet soit resté sans suite. (E-N Archive)

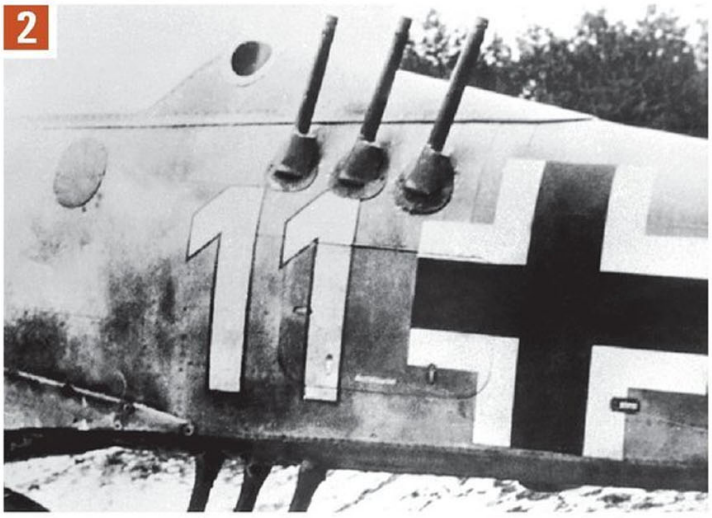
▼ L'un des trois prototypes du A-5/U14 (ici le WNr. 0871, TD+SI) armé d'une torpille LTF 5b. La jambe rallongée de la roulette de queue assure la garde au sol. Cette configuration sera reprise sur les F-3/U14 et G-3/U14, qui ne déboucheront sur aucune série. (Collection de l'auteur)

La radio FuG 16 ZY du A-8 est remplacée par une FuG 16 ZS, compatible avec l'équipement des troupes au sol. À partir de mai 1944, les F-8 sont livrés avec la nouvelle verrière bombée qui a fait son apparition sur la version de chasse. Le blindage lourd du F-3 est progressivement abandonné afin d'améliorer les performances de l'appareil.

Plusieurs *Umrüst-Bausätze* (abrégés en *Umbau*) sont conçus pour la version F-8 :

- U1 : cet *Umbau* renoue avec le concept du *Jabo-rei* (*Jagdbomber mit großer Reichweite*, chasseur-bombardier à long rayon d'action) tel qu'il a été initié avec le A-4/U8 (voir Tome I). Dans ce cas particulier, le râtelier central est dédié à un réservoir de 300 litres, tandis que deux ETC 503, pouvant loger chacun une bombe SC 250, sont montés sous les ailes ; toutefois, il est possible d'inverser les charges (une bombe ventrale et deux réservoirs sous les ailes), voire de charger deux bombes de 250 kg sous voilure et une de 500 kg sous le ventre ! Cependant, cette dernière configuration est fortement déconseillée, non seulement parce qu'elle limite sérieusement les performances et le rayon d'action de l'appareil, mais surtout parce qu'elle fait subir de trop fortes contraintes à la structure. Dame ! une tonne de charges offensives… la moitié de ce que peuvent emporter la plupart des bimoteurs de la Luftwaffe ou… un B-17 ! Il y a quand même des limites à la robustesse du « destrier » de Kurt Tank.
- U2 : identique au précédent, sauf que les charges sont remplacées par une *Bombentorpedo* BT 400 sous les ailes et une BT 700 sous le fuselage (celle-ci portée sur un râtelier ETC 504). Ce modèle bénéficie du viseur Zeiss TSA 2A (*Tief- u. Sturzanlage* 2A) pour lancer les torpilles à plus haute altitude et avec un angle de piqué plus ouvert. L'armement est limité aux deux MG 131 de capot. Cet *Umbau* sera transformé en *Rüstsatz* (voir plus bas).
- U3 : identique au U2, mais équipé d'un ETC 502 ventral pour accueillir une torpille BT 1400, du viseur TSA 2A couplé au radioaltimètre FuG 101 et d'une roulette de queue à jambe allongée. Il dispose du moteur BMW 801 TS ou TH, développant 2 000 ch (puissance indispensable pour soulever du sol l'ensemble alourdi par une charge offensive de 1 500 kg), ainsi que du nouvel empennage mis au point pour le Ta 152 C. Cet *Umbau* sera également transformé en *Rüstsatz* (voir plus bas).





- U4 : un seul exemplaire (WNr. 586596) modifié pour des opérations nocturnes. Semblable au U3, à l'exception de l'armement, limité aux deux MG 151/20E d'aile, et de l'installation du pilote automatique PKS 12. Cet *Umbau* sera à son tour changé en *Rüstsatz* (voir plus bas).
- U5 : variante simplifiée du U2 (équipements internes).
- U14 : voir R14.

Les *Rüstsätze* :

- R1 : quatre ETC 50 sous voilure. Ces râteliers sont remplacés par des ETC 71 à partir d'août 1944 ; plus simples et moins coûteux, ils peuvent accueillir le conteneur AB 70 (bombes à fragmentation) de 70 kg.
- R2 : armé de deux MK 108 de 30 mm (55 opa) à la place des râteliers d'aile. Deux prototypes sont transformés par Dornier, mais l'expérience ne sera pas suivie d'effet.
- R3 : armé de deux MK 103 de 30 mm (35 opa) à la place des râteliers d'aile. Cinq prototypes sont construits, et une présérie de 60 exemplaires est commandée, mais apparemment résiliée.
- R13 : ex-U4. Un prototype est transformé par Klemm en décembre 1944, et une commande est passée à Blohm und Voss pour 20 exemplaires par mois à partir de janvier 1945. Quelques-uns seront livrés au NSGr. 20.
- R14 : reprise du A-5/U14 (voir Tome I) et du F-8/R14, ce *Rüstsatz* implique l'installation du moteur BMW 801 TS, de l'empennage du Ta 152 C et d'une roulette de queue à jambe allongée. Le programme porte sur la livraison par Klemm de 20 machines par mois à partir de février 1945. Quelques-unes seront affectées à la 11./KG 200.
- R15 : ex-U3. La firme Metallwerk Niedersachsen Brinkmann und Mergell à Hambourg-Harburg est chargée de modifier cinq avions par mois à partir de février 1945. La suite est inconnue.
- R16 : ex-U2. Quelques exemplaires sont livrés à la 11./KG 200.

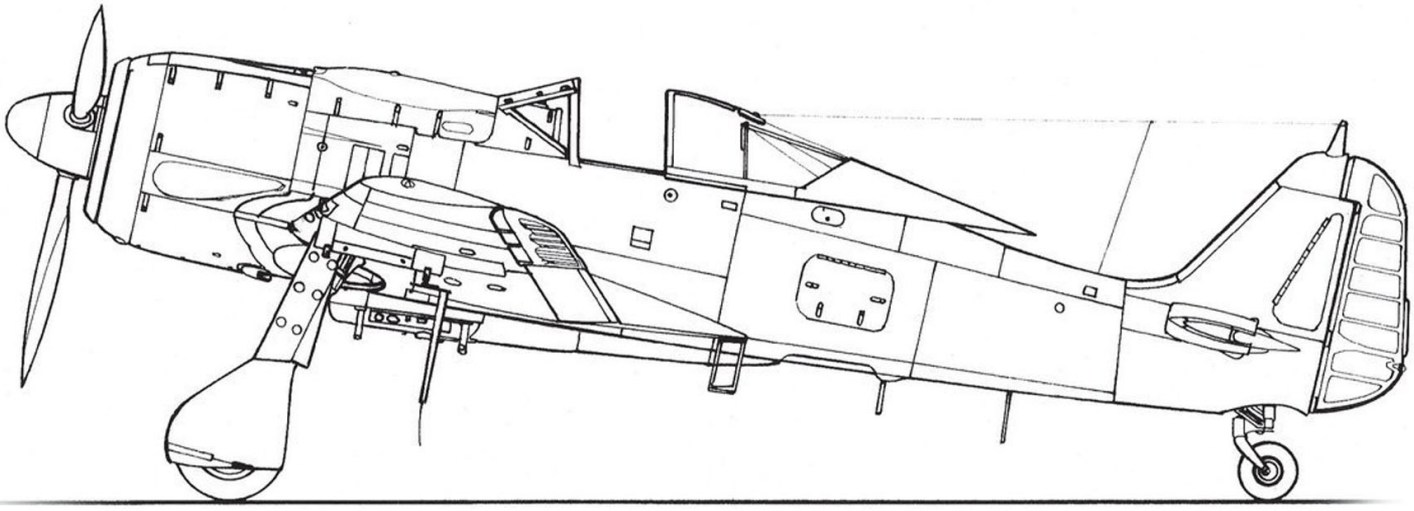
Ces *Rüstsätze* resteront très marginaux au sein de la Luftwaffe, surtout les lance-torpilles. En 1945, l'aviation allemande n'a guère de cibles à leur offrir, alors que le front de l'Est réclame à cor et à cri des avions d'appui tactique capables d'endiguer les déferlantes des blindés de l'Armée rouge.

Pour ce faire, de nouvelles armes sont testées, comme le Panzerschreck 2 (une roquette de 88 mm à charge creuse) et les Panzerblitz 1 (fusées air-air R4M modifiées en armes antichars par l'installation d'une charge explosive M8) et Panzerblitz 2 (R4M à charge creuse) ; le Panzerblitz 1 peut transpercer un blindage de 90 mm à 200 m de distance. Il semble que 115 F-8/Pb 1 aient été livrés au front de l'Est à partir d'octobre 1944 . Les essais de grenades WGr. 21 munies d'une charge creuse ne donneront aucun résultat satisfaisant.

1 L'un des deux Fw 190 F-8 ayant servi de banc d'essais à l'arme antichar SG 113 A Förstersonde (SG pour *Sondergerät* ou équipement spécial), composée de deux tubes contenant chacun un obus de 45 mm à tête creuse, capable de transpercer la tourelle d'un T-34. Les obus devant être tirés à la verticale de la cible à moins de 15 m d'altitude, tout le problème consistait à déterminer le moment exact de déclencher le tir. Les essais montrèrent que la précision était insuffisante pour en faire une arme efficace ; ils s'arrêtèrent en février 1945, faute de carburant et de munitions en quantité suffisante. (E-N Archives)

2 Deux F-8 équipés du système Rheinmetall-Borsig SG 116 Zellendusche (cabine de douche !) sont confiés au *Jagdgruppe* 10 à Parchim pour des essais, dont les résultats seront des plus mitigés. Le SG 116 se composait de trois canons sans recul MK 103 tirant vers le haut et automatiquement mis à feu par une cellule photoélectrique. L'expérience fut rapidement abandonnée, le système ne présentant guère d'avantages par rapport à la *Schräge Musik* déclenchée manuellement. (E-N Archives)

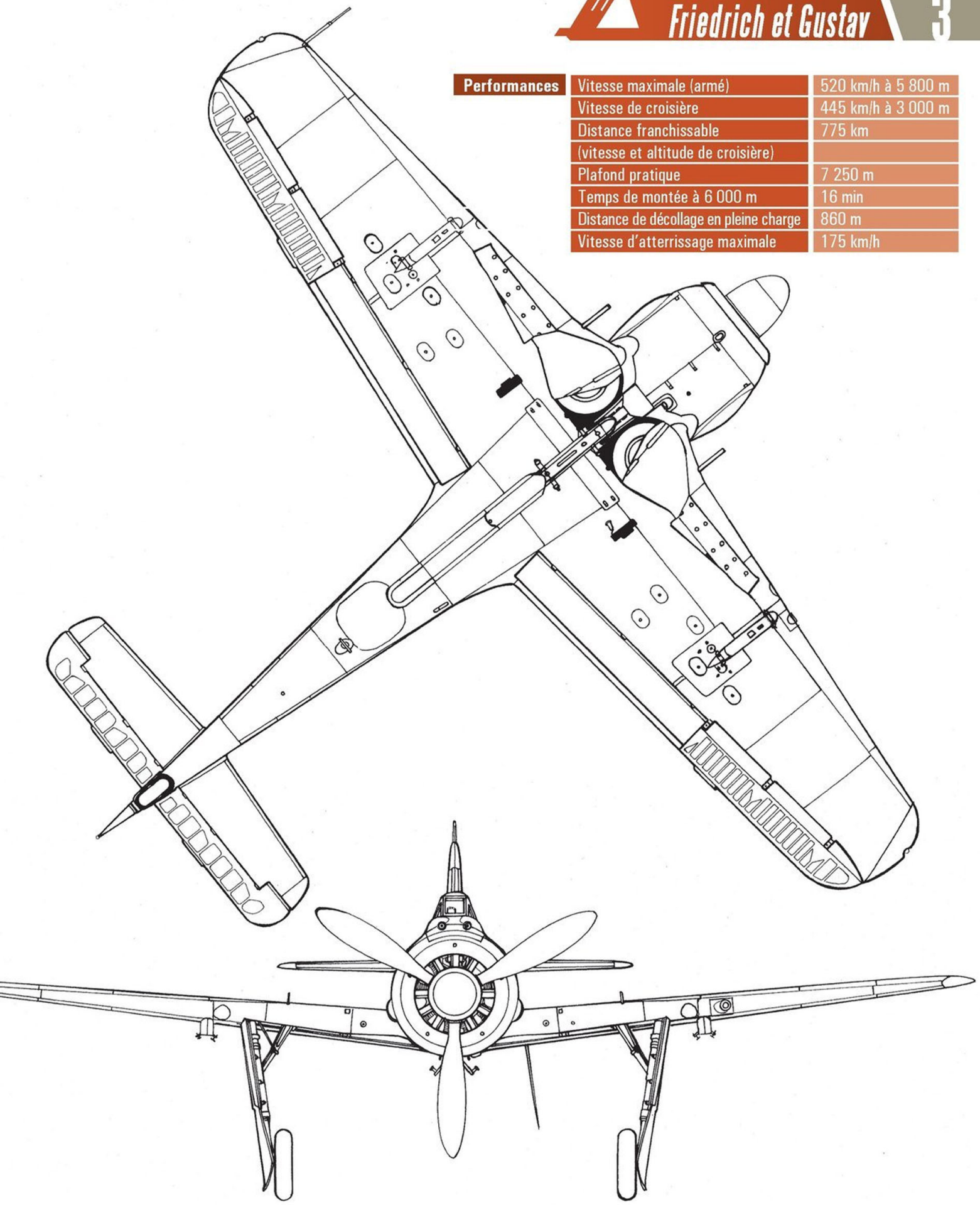
3 Un F-8 armé de six Panzerblitz sous chaque aile, probablement celui du *Feldwebel* Rudolf Fye du III./SG 4, abattu le 1er janvier 1945. Il s'agissait d'une grenade (*Gerät* M8) de 80 mm mariée au corps d'une roquette R4M. Cette arme antichar est arrivée trop tard pour équiper un nombre suffisant d'unités d'assaut ; toutefois, dans sa version Pb 1, elle n'était pas capable de transpercer des blindages supérieurs à 90 mm. Les suivantes, Pb 2 et Pb 3, beaucoup plus efficaces, seront développées trop tard. (E-N Archives)



Focke-Wulf Fw 190 F-8/U1 48e

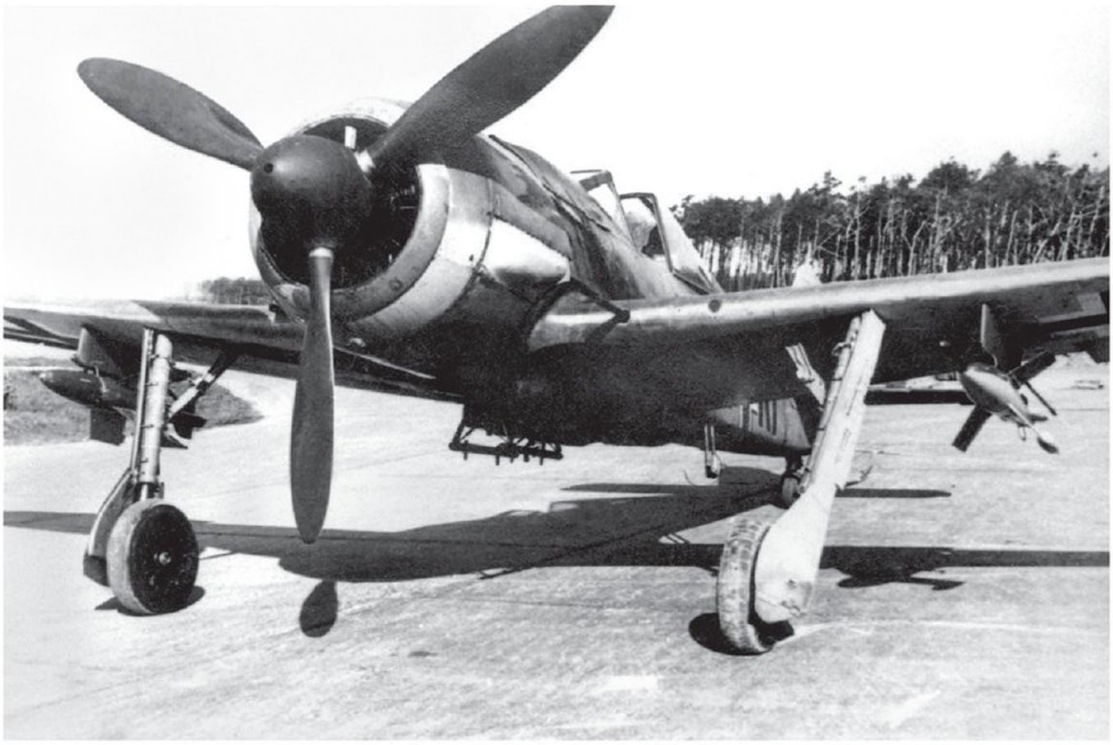
Type	Monoplace monomoteur d'appui tactique

Dimensions	Envergure	10,50 m
	Longueur	9,00 m
	Hauteur	3,95 m
	Surface alaire	18,30 m²
Poids	À vide	3 865 kg
	En charge	5 400 kg
Moteur	Un BMW 801 D-2 de 14 cylindres en double étoile refroidi par air, développant 1 800 ch au décollage à 2 700 tr/min et 1 360 ch en continu au niveau de la mer.	



Performances	
Vitesse maximale (armé)	520 km/h à 5 800 m
Vitesse de croisière	445 km/h à 3 000 m
Distance franchissable	775 km
(vitesse et altitude de croisière)	
Plafond pratique	7 250 m
Temps de montée à 6 000 m	16 min
Distance de décollage en pleine charge	860 m
Vitesse d'atterrissage maximale	175 km/h

Armement		
	Défensif	2 mitrailleuses de capot MG 131 de 13 mm (465 cpa)
		et 2 canons d'aile MG 151/20E de 20 mm (250 opa)
	Offensif	Maximum de 700 kg de bombes
		(1 x 500 + 4 x 50 kg ou 1 x 250 + 4 x 50 kg ou 4 x 50 + 4 x 50 kg)



◀ Un F-8 armé de deux missiles air-air filoguidés Ruhrstahl/Kramer X-4, dont la trajectoire était commandée par le pilote au moyen d'un « joystick ». Les essais s'avérèrent très prometteurs ; toutefois, l'usine BMW fabriquant les moteurs-fusées ayant été rasée par un raid américain, aucun X-4 ne sera livré à la Luftwaffe. (E-N Archives)

◀ Le Fw 190 A-3 WNr. 669 sert de prototype à la version G-1, extrapolée du A-5/U8. L'armement d'aile est réduit aux deux MG 151/20 dans l'emplanture de la voilure. (E-N Archives)

▶ FW 190 F-9

Avec l'apparition du Fw 190 A-9 à moteur BMW 801 TS, c'est tout naturellement qu'il en est tiré une version d'appui tactique, baptisée F-9. L'armement se compose de deux MG 131 de capot (475 cpa) et de deux MG 151/20E (220 opa) à l'emplanture des ailes, ainsi que d'un râtelier ETC 501 sous le fuselage et de deux ETC 50 sous chaque aile. Le F-9 est doté de la verrière bombée, et les appareils des dernières tranches recevront l'empennage arrière du Ta 152. L'équipement radio se compose du FuG 16 ZS. La production est lancée en janvier 1945, et on pense généralement que quelque 310 ont été assemblés par Arado (Warnemünde) et 110 par Dornier (Wismar) ; il est possible qu'un troisième avionneur ait participé à la construction du F-9 en raison de la réservation d'une plage de *Werknummern* spécifique (638000), mais on n'en sait pas plus.
Les variantes R1, R13, R14, R15 et R16 sont équivalentes à celles du F-8.

▶ FW 190 F-10

Version extrapolée du A-10 avec l'aile nouvelle (*Einheitflügel*) de 11,50 m d'envergure, l'empennage arrière du Ta 152 et des roues de plus large diamètre (740 x 210 mm pour l'atterrisseur principal et 380 x 150 mm pour la roulette de queue) ; abandonnée en faveur du F-15 dès avril 1944.

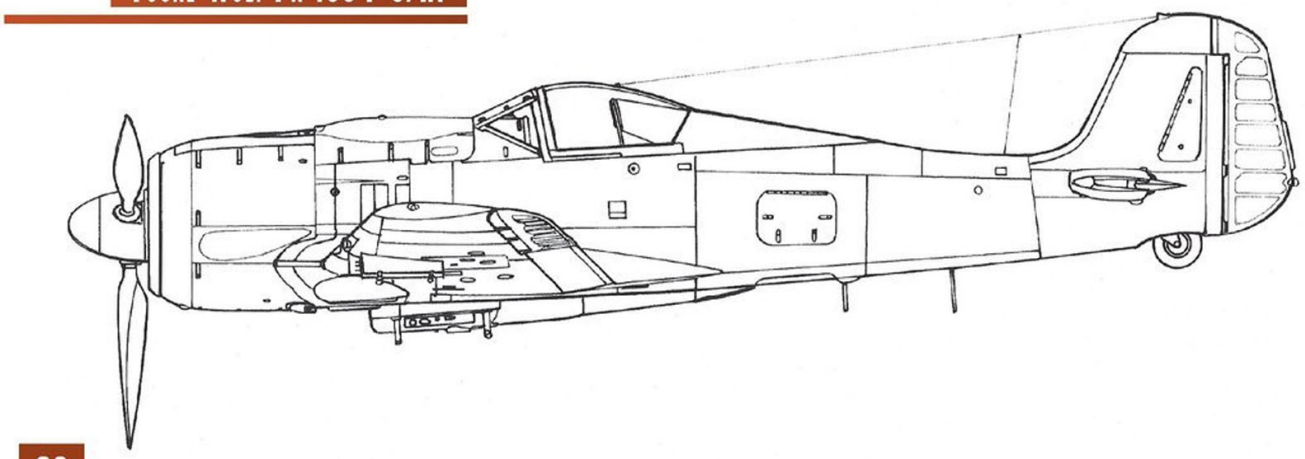
▶ FW 190 F-15

Les versions F-11 à F-14 n'ont laissé aucune trace dans les archives.
Le F-15 est semblable au F-10 ; sur la variante F-15/R1, le râtelier ventral ETC 501 est remplacé par un ETC 504. Au moment où la production doit débuter, en janvier 1945, cette version est abandonnée en faveur du F-16.

▶ FW 190 F-16

Équipé du moteur BMW 801 TH, le F-16 dispose de l'émetteur-récepteur FuG 15 Z. Il reçoit un ETC 504 sous le fuselage et deux ETC 71 ou un ETC 503 sous chaque aile. Dornier est chargé de l'assemblage de cette version à partir d'avril 1945. Pour ce que l'on sait, deux *Rüstsätze* ont été envisagés :
- R5 : cette variante, équipée d'un réservoir de 55 litres dans chaque aile, a reçu la plus haute priorité, mais évacuer l'usine de Wismar à l'approche de l'Armée rouge semblera une plus grande urgence.
- R14 : variante munie d'un râtelier ETC 504 pouvant accommoder une *Bombentorpedo* et d'une roulette de queue à jambe allongée.

Focke-Wulf Fw 190 F-9/R1



FW 190 F-17

Projet de version lance-torpilles (BT 400, 700 ou 1400) avec viseur TSA 2A ou 2D. La mise en production est prévue pour… août 1945.

On ne peut manquer de s'étonner de cette frénésie à vouloir produire des versions lance-torpilles du Fw 190, alors que l'Armée rouge marche sur Berlin et que les Alliés s'apprêtent à franchir le Rhin. Certes, la KG 26, ou ce qu'il en reste, manifeste encore une certaine activité antinavire au-dessus de l'océan Arctique depuis la Norvège en février 1945, mais elle n'effectuera plus une seule mission dès le mois suivant. Kurt Tank a-t-il trouvé là le moyen d'engranger les derniers subsides de la *Deutsche Reichsbank* pendant qu'il en est temps encore ou celui d'éviter à ses ingénieurs de finir comme fantassins sur le front de l'Est en maintenant un plan de charge artificiel ?

NB – La plupart des versions du Fw 190 F peuvent être « tropicalisées ».

LE FW 190 G

Il s'agit de la version *Jabo-rei* (à long rayon d'action) du Fw 190, dérivée, à l'origine, du A-4/U8.

FW 190 G-1

Comme on l'a vu dans le précédent épisode, 50 exemplaires du *Jabo-rei* A-5/U8 ont été produits sous la dénomination rétroactive de G-1. L'armement se compose des quatre canons d'aile de 20 mm, les MG 17 de capot étant déposées pour faire place à un réservoir d'huile supplémentaire, ainsi que d'une bombe de 500 kg sous le fuselage et, éventuellement (si les MG FF d'aile sont démontés), de deux bombes de 250 ou quatre de 50 kg sous la voilure. La bombe ventrale peut être remplacée par un réservoir largable de 300 litres. Toutefois, pour augmenter de façon sensible l'autonomie sans toucher à la charge ventrale, deux râteliers V-Tr.Ju 87, conçus pour le Ju 87 R par Weserflug, peuvent accueillir chacun un bidon de 300 litres sous les ailes. Si la distance franchissable passe à 1 650 km, en revanche, les performances en prennent un sacré coup, puisque le G-1 est chronométré à 610 km/h sans charges offensives (mais avec ses râteliers), soit une perte de 28 km/h par rapport à la version de chasse. Cet état de fait est jugé inacceptable par le RLM, et Focke-Wulf est vivement prié d'y remédier dans les versions suivantes.

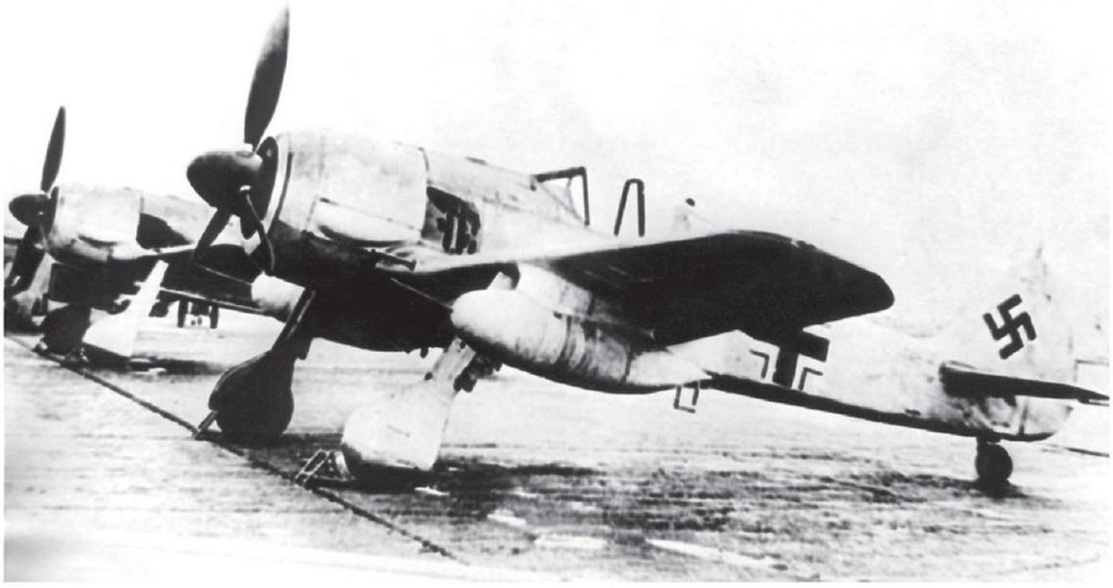
FW 190 G-2

En effet, les performances s'améliorent avec la version G-2, qui abandonne les V-Tr.Ju 87 pour des pylônes conçus par Messerschmitt (utilisés notamment sur les Bf 110 G), baptisés V.Mtt.Schloß. Montés sur un A-5/U8, ils permettent de redresser au mieux la situation, puisque la perte en vitesse maximale est désormais limitée à 3 km/h en configuration lisse. Une version nocturne, G-2/N, est équipée de pare-flammes et d'un phare d'atterrissage dans l'aile gauche.
Le Fw 190 G-2 entre en service au II./SKG 10 en juin 1943, sous la dénomination de A-5/U8.

FW 190 G-3

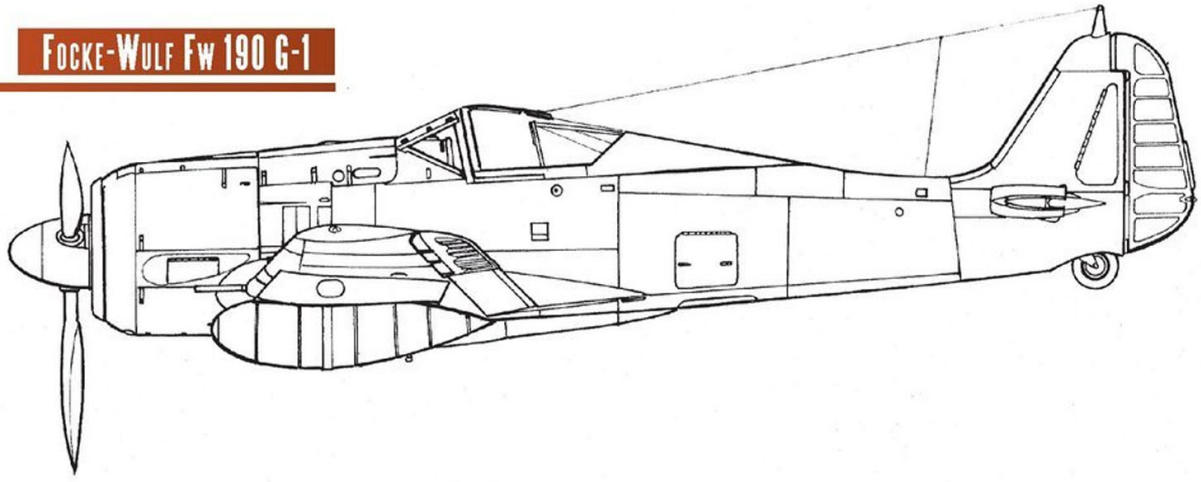
Le G-3 est dérivé du A-5/U13. Équipée du râtelier d'aile V.Fw-Trg., « fait maison », qui peut recevoir une bombe de 250 kg ou un réservoir de 300 litres, cette version voit ses capacités offensives nettement améliorées (l'autonomie est portée à deux heures et demie) tout en limitant l'écart de performances à 18 km/h en configuration lisse.

▶ Alignement de A-5/U8. Cette variante sera rebaptisée Fw 190 G-1 rétroactivement. L'avion au premier plan n'a pas reçu ses canons MG FF. (Collection de l'auteur)



◢ Le A-5 WNr. 410258 teste différents armements et blindages. Il servira de base à la version Fw 190 G-1 et finira sous les bombes alliées sur le terrain de Hanovre-Langenhagen le 5 août 1944. (Collection de l'auteur)

Focke-Wulf Fw 190 G-1



Taré à 4 050 kg, tout équipé, le G-3 plafonne à 589 km/h, ce qui n'est pas du goût du RLM, qui le fait savoir à Kurt Tank. De ce fait, à partir d'octobre, le G-3 sort d'usine avec le moteur BMW 801 D-2 et le système GM-1.

Plusieurs *Umrüst-Bausätze* et *Rüstsätze* sont prévus :

- U3 : emport d'une torpille BT 1400 sur un râtelier ETC 502.
- U4 : appui tactique nocturne ; variante équipée de pare-flammes, d'un phare d'atterrissage, d'un pilote automatique PKS 11 et d'un éclairage intérieur par lampe UV (ÄA 116).
- U5 : emport d'une torpille BT 700 sur un râtelier ETC 501 ou de deux BT 400 sur un râtelier ETC 503.
- U14 : emport d'une torpille standard LTF 5b.
- R1 : armement du A-6/R1 (conteneur WB de deux MG 151/20 à la place des râteliers d'aile), dépose du blindage supplémentaire ; ce *Rüstsatz* est fabriqué à Sagan-Küpper à partir de septembre 1943. Le G-3/R1 peut être indifféremment utilisé comme « casseur de bombardiers » ou comme *strafer*.
- R5 : armé de deux MG 131 de capot, deux MG 151/20 d'aile et de deux ETC 71 sous voilure.

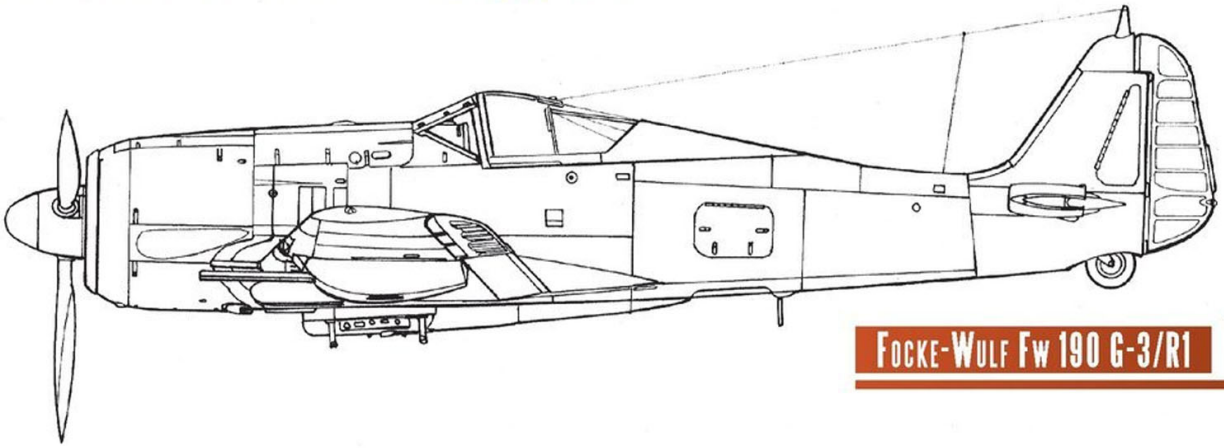
La totalité de la production du Fw 190 G-3 (550 exemplaires) est assurée par l'usine de Marienburg. Les premiers arrivent en unité en juillet 1943.

FW 190 G-8

Pour conserver la corrélation entre les diverses versions du Fw 190, le G-4, issu du A-8, est rebaptisé G-8, tandis que les G-5 et G-6, extrapolés respectivement des A-9 et A-10, deviennent G-9 et G-10. Le G-7 est une version d'assaut nocturne du A-7, mais il ne dépassera pas le stade de projet.

Un Fw 190 G-2 équipé de l'ETC 501 ventral et de deux bidons de 300 litres sur pylônes V.Mtt.Schloß. On note sur le bord d'attaque de l'aile gauche la caméra Zeiss EK 16 Robot et deux phares d'atterrissage, équipements qui seront éliminés sur les appareils de série. (E-N Archives)

Un A-5/U8 armé d'une bombe de 500 kg sous le ventre et équipé de deux bidons de 300 litres sous les ailes. Cette variante donne naissance au Fw 190 G-2. (Collection de l'auteur)



FOCKE-WULF FW 190 G-3/R1

Le G-8 constitue la dernière version du *Jabo-rei* construite en série (146 exemplaires, tous produits par Focke-Wulf). Son équipement de base est identique à celui du A-8 (cf. Tome I), auquel s'ajoutent les râteliers mixtes (bombe/bidon) ETC 501 sous le fuselage et ETC 503 sous voilure. L'armement est réduit aux deux MG 151/20E, et il est prévu de monter un coupe-câble *Kutonase* dans le bord d'attaque des ailes et la roulette de queue du F-10.

En fait, tous les G-8 sont livrés en tant que G-8/R5, sur lesquels les ETC 503 sont remplacés par des ETC 71 et les coupe-câble absents ; certains exemplaires reçoivent le radiocompas Patin PKS 12.

D'autres variantes sont étudiées, comme le G-8/R4 (avec système MW 50) et le G-8/N, mais, en avril 1944, le G-8 est abandonné en faveur du F-8/U1. C'est la raison pour laquelle les G-9 et G-10 ne verront pas le jour, pas même sous forme de prototypes.

UNE RÉNOVATION BIENVENUE MAIS TARDIVE

S'il est généralement bien accueilli, le Fw 190 *Jabo* ne fait néanmoins pas l'unanimité parmi les pilotes pour les raisons qu'explique Hermann Buchner, alors *Feldwebel* à la Schl.G. 1 [3] :

« Le Fw 190 était plus compact [que le Bf 109] et, avec son moteur refroidi par air, plus résistant aux tirs venus du sol. Son train à voie large le rendait plus apte à opérer de terrains non préparés ; il était aussi bien armé et puissant. [Cependant,] au sol, on n'avait aucune visibilité vers l'avant, et il exigeait un changement de moteur après 50 à 60 heures de vol, un travail qui demandait six heures de main-d'œuvre. »

Werner Zirius, dans son livre *Als Schlachtflieger im Einsatz* (1998), alors sous-officier au I./Schl.G. 2, partage cet avis :

« Avec son moteur en étoile, le Focke-Wulf 190 était une machine beaucoup plus volumineuse que le 109 auquel nous étions habitués. Quand on effectuait des passes de mitraillage à basse altitude, la visibilité vers l'avant était très mauvaise, et il était difficile de juger sa position par rapport au sol. Ma formation a consisté en quatre tours de circuit et quelques acrobaties. »

Lorsqu'il est nommé *General der Jagdflieger* le 5 décembre 1941, l'*Oberst* Adolf Galland a la mauvaise surprise de trouver en paquet-cadeau le poste de *General der Schlachtflieger*. Curieux mélange des genres, que l'on doit sans doute à l'une des nombreuses lubies de Göring : comme il confiera le Me 262 aux « bombardiers » parce qu'il s'agit d'un bimoteur, on peut imaginer qu'il a souhaité rassembler sous la même autorité les monomoteurs de combat ! Mais surtout choix malheureux, car Galland a un compte personnel à régler avec l'aviation d'assaut, qu'il a eu toutes les peines du monde à quitter pour enfin rejoindre la chasse. Comme le lecteur a pu s'en rendre compte dans le Chapitre I, Galland, alors qu'il n'est que *Kommodore* de la JG 26, manifeste une profonde hostilité à l'égard des opérations des chasseurs-bombardiers. Il n'a donc aucune raison de changer d'avis une fois arrivé au sommet de la pyramide !

Enfouissant au fond d'un tiroir son encombrante casquette, il ne rend jamais visite aux unités d'assaut, dont il se désintéresse totalement du sort, au point qu'il laisse traîner en longueur la question du remplacement du Hs 123 et du Ju 87, qui se pose pourtant d'une manière déjà aiguë au moment où il prend son poste.

Non content de mépriser cette branche de la Luftwaffe, Galland joue un rôle très négatif dans l'attribution de ses avions. Alors que sortent les versions d'appui tactique du Fw 190, il pèse de tout son poids pour tenter d'en réduire les commandes et de bloquer leurs livraisons aux unités d'assaut, exigeant que tous les Fw 190 soient réservés à la chasse. Il n'obtient que partiellement gain de cause – puisque son *Reichsmarschall* de chef s'est entiché des *Jabos*, il est bien contraint de lâcher du lest –, mais il use de son influence pour nuire au renouvellement du matériel des *Schlacht-* et *Sturzkampfgeschwader*.

La situation change du tout au tout lorsque le *Generalleutnant* Günther Korten devient chef d'état-major de la Luftwaffe le 4 septembre 1943, à la suite du suicide de son prédécesseur (Hans Jeschonnek). L'un de ses premiers soucis est de nommer un véritable *General der Schlachtflieger* en la personne de l'*Oberstleutnant Dr.-Jur.* Ernst Kupfer, qui a derrière lui

[3] *Stormbird* – H. Buchner – Hikoki, Aldershot, 2000.

▼ Le Fw 190 A-5 (SS+GJ, WNr. 1286), équipé du râtelier ETC 501 sous le ventre et des pylônes V.Mtt. Schloß sous les ailes, teste la résistance de l'avion aux prises de contact brutales avec le sol. Des lests, simulant diverses charges montées sous le fuselage, cherchent à déterminer le CG optimal. Le neuvième essai finira par avoir la peau de l'appareil, dont la structure pliera en arrière du poste de pilotage, mais tous ces atterrissages permettront de définir la version A-5/U8, précurseur de la série G-2. (E-N Archives)

▲ L'*Oberstleutnant Hubertus* Hitschhold, alors *Fliegerführer* 2, en compagnie du *Generalfeldmarschall* Dr. Ing. Wolfram Freiherr von Richthofen, commandant la *Luftflotte* 2 en Sicile, au printemps 1943. Ce grand as des *Stuka* (crédité de la destruction de 186 000 tonneaux, dont les trois destroyers HMS *Greyhound*, *Kashmir* et *Kelly* en deux jours, en plus de 400 missions de guerre) terminera le conflit au grade de *Generalmajor*, après avoir mené à bien la réforme des *Schlachtflieger* initiée par son prédécesseur. (ECPA-D/France/1942/Photographe inconnu)

une brillante carrière au sein de la St.G. 2 (600 missions de guerre, *Ritterkreuz mit Eichenlaub*).

Celui-ci s'attelle immédiatement à l'immense tâche de réorganiser et de moderniser les unités d'assaut. Désormais qu'il peut traiter d'égal à égal avec Galland et siéger en sa compagnie aux diverses commissions réunissant les officiers généraux de la Luftwaffe et les industriels, il décide de remplacer le Ju 87 par les versions *Jabos* du Fw 190. Malheureusement, il décède dans un accident d'avion le 6 novembre 1943.

L'*Oberst* Hubertus Hitschhold, lui aussi un ancien des *Stukas*, lui succède. Le choix est plutôt judicieux, car grâce à son expérience et ses compétences, il va poursuivre l'œuvre inachevée de son prédécesseur et mener les réformes nécessaires tambour battant. Nous mentionnerons en passant le changement de dénomination des *Sturzkampfgeschwader* (St.G.) en *Schlachtgeschwader* (SG) pour insister sur le fait que Hitschhold réussit à obtenir une augmentation des commandes du Fw 190 F, malgré l'opposition systématique de Galland. Il faut dire que la bataille de Koursk a laissé des traces dans les esprits et que, fin 1943, le front de l'Est commence à prendre une tournure désagréable pour la Wehrmacht et les *Panzer-Divisionen*. Ce n'est toutefois pas avant l'été 1944 que les livraisons massives de Fw 190 F et G permettent de transformer la quasi-totalité des unités ; beaucoup subiront l'opération « Bagration » avec leurs Ju 87 D d'un autre temps.

Hitschhold restera à son poste jusqu'à la fin de la guerre, mais il ne gagnera pas tous ses combats. Se faisant l'avocat d'un commandement unique pour optimiser l'utilisation de ses unités, il se heurte à l'hostilité des généraux de la Heer, qui voient d'un mauvais œil l'idée de céder un pouce de leur pré carré à la Luftwaffe, et à celle de Göring, qui a toujours souhaité diviser pour mieux régner.

Quand Hitschhold prend ses fonctions, il est beaucoup trop tard pour reformuler la doctrine d'emploi de la Luftwaffe en matière d'appui tactique. Celle-ci s'est trop longtemps endormie sur les glorieux lauriers des succès passés de la *Blitzkrieg*, négligeant de renouveler un matériel périmé et à bout de souffle, dédaignant d'adapter ses tactiques à l'évolution de la guerre sur le front de l'Est. Désormais, l'aviation d'assaut ne peut qu'improviser, débordée de toutes parts par un ennemi toujours plus nombreux, toujours plus efficace.

Si Hitschhold ne parvient pas non plus à obtenir une quelconque priorité pour le développement de missiles air-sol, en revanche, grâce au soutien de Guderian, il réussit à améliorer la coopération entre sa branche et les *Panzer* sur le front de l'Est.

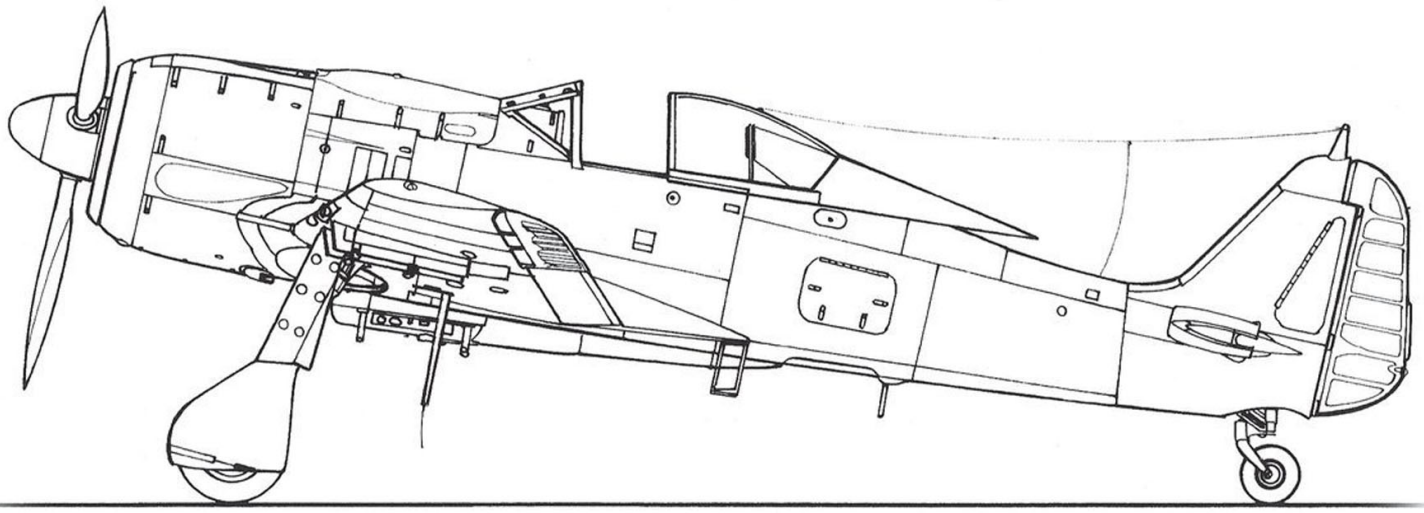
Toutefois, lui et ses *Schlachtflieger* pâtissent du programme d'urgence mis sur pied par Albert Speer pour contrer la menace des *Viermots* américains dans le ciel du *Reich* à partir du printemps 1944 et qui donne la priorité absolue aux chasseurs. Dès l'été 1944, il doit se battre pour pallier la pénurie d'essence et d'obus de 20 mm qui frappe les formations d'assaut. L'implication personnelle de Guderian lui permet de gagner un ultime combat, quoique d'arrière-garde, en évitant que ses unités soient trop contingentées en carburant pour tenter de contenir l'avance de l'Armée rouge en Prusse-Orientale, sur Berlin, puis sur Prague. ■

Des Sturzkampfgeschwader aux Schlachtgeschwader

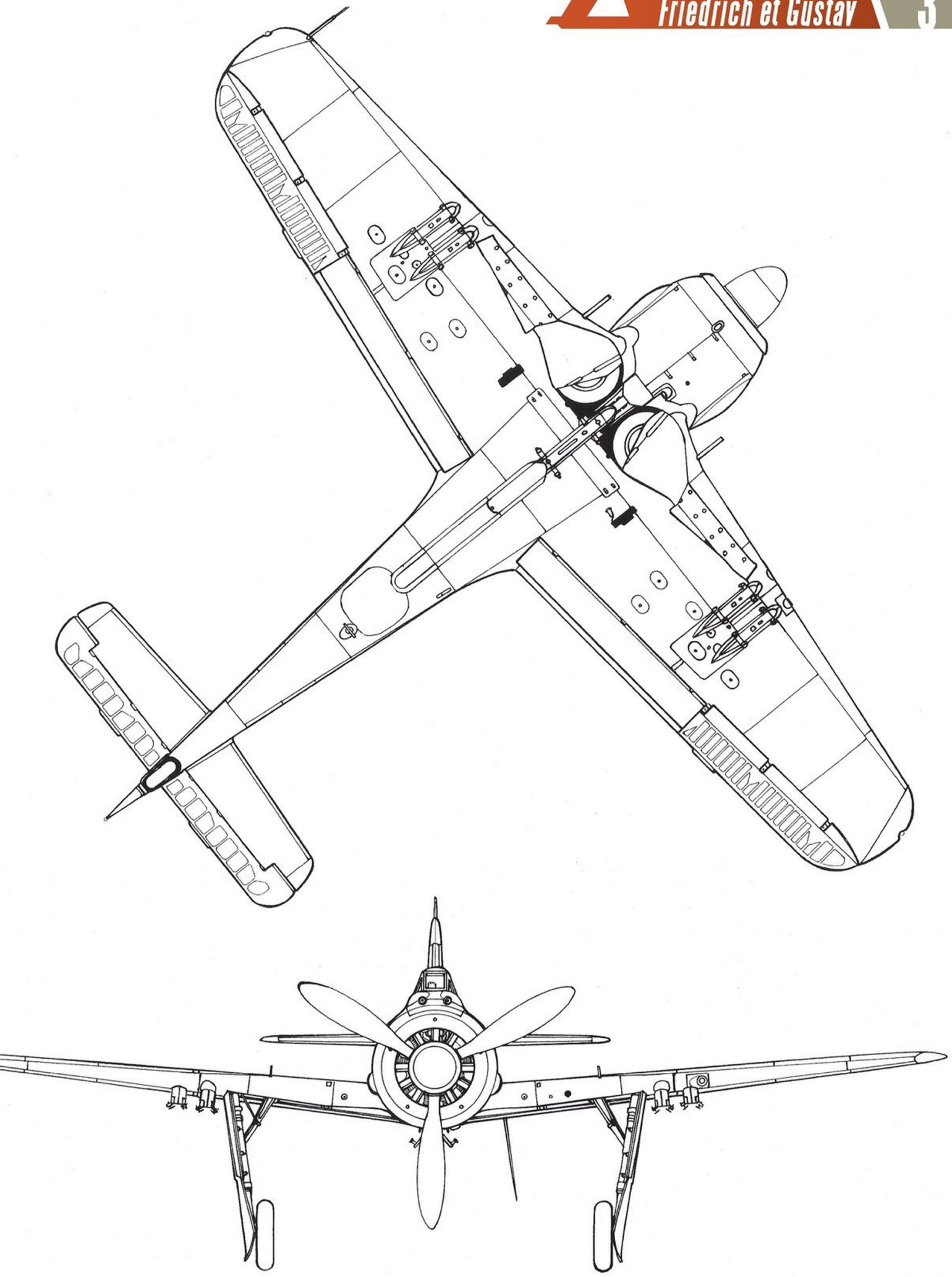
Le 18 octobre 1943, l'*Oberstleutnant* Dr. Jur. Ernst Kupfer, premier *General der Schlachtflieger*, décide de réorganiser les unités d'assaut. En règle générale, ce genre de restructuration s'accompagne de changements de dénominations. Ainsi disparaissent les *Sturzkampfgeschwader* (St.G.) et les anciennes *Schlachtgeschwader* (Schl.G.) : place aux nouvelles *Schlachtgeschwader* (SG). Parce que rien n'est simple dans la Luftwaffe, trois unités échapperont à cette renumérotation.

Ancienne dénomination	Nouvelle dénomination	Commandant au 18.10.43	Date début transf. sur Fw 190
Stab/St.G. 1	*Stab*/SG 1	Obstlt G. Preßler	04.44
I./St.G. 1	I./SG 1	Maj H. Kaubisch	12.44
II./St.G. 1	II./SG 1	Maj O. Ernst	05.44
III./St.G. 1	III./SG 1	Maj F. Lang	03.44
Stab/St.G. 2	*Stab*/SG 2	Obstlt H-K. Stepp	06.44
I./St.G. 2	I./SG 2	Hpt A. Boerst	05.44
II./St.G. 2	II./St.G. 2 [1]	Hpt M. Otte	(dissous 03.44)
III./St.G. 2	III./SG 2	Hpt H-U. Rudel	04.45
Stab/St.G. 3	*Stab*/SG 3	Maj K. Kuhlmey	08.44
I./St.G. 3	I./SG 3	Hpt H. Naumann	09.44
II./St.G. 3	II./SG 3	Hpt T. Nordmann	06.44
III./St.G. 3	III./SG 3	Maj H. Hoge	04.44
I./St.G. 5	I./SG 5	Hpt M. Möbus	06.44
Stab/St.G. 77	*Stab*/SG 77	Maj H. Bruck	06.44
I./St.G. 77	I./SG 77	Hpt W. Roell	06.44
II./St.G. 77	II./St.G. 77 [2]	Hpt H. Leicht	01.44
III./St.G. 77	III./SG 77	Hpt F. Kieslich	08.44
Stab/Schl.G. 1	IV.(*Pz*)/SG 9	Hpt B. Meyer	–
I./Schl.G. 1	II./SG 77	Hpt S. Steinhoff	(07.43)
II./Schl.G. 1	II./SG 2	Maj H. Frank	(09.43)
Stab/Schl.G. 2	*Stab*/SG 4	Maj W. Schenck	(02.43)
I./Schl.G. 2	I./SG 10	Hpt J. Berlage	(04.43)
II./Schl.G. 2	I./SG 4	Maj W. Dörnbrack	(12.42)
Stab/SKG 10	*Stab*/SG 10	Maj H. Schumann	11.43
I./SKG 10	I./SKG 10 [3]	Hpt K. Dahlmann	(03.43)
II./SKG 10	II./SG 4	Hpt G. Walther	(12.42)
III./SKG 10	III./SG 4	Hpt W. Dedekind	(12.42)
IV./SKG 10	II./SG 10	Oblt G. Baumann	(04.43)

[1] Ce *Gruppe* conserve son ancienne dénomination, tandis qu'est créé un nouveau II./SG 2 à partir du II./Schl.G. 1.
[2] Ce *Gruppe* devait devenir II./SG 152 ; il conserve sa dénomination de II./St.G. 77 jusqu'en janvier 1944, quand il est finalement rebaptisé III./SG 10.
[3] Deviendra III./KG 51 en octobre 1944.



Focke-Wulf Fw 190 G-8/U1 48e



Avril – Septembre 1943

JABOS À L'EST

▲ Un Fw 190 A-4 de la 1./Schl.G. 1 survole la piste de Kharkov-Nord au moment de la transformation du I. *Gruppe* en mars 1943. (E-N Archives)

Du Caucase à Kharkov

« *Les Russes avaient engagé une telle quantité de matériel qu'ils balayaient toute opposition devant eux.* » *Feldwebel* Hermann Buchner, 6./Schl.G. 1.

Comme nous l'avons vu dans le volume précédent, le Fw 190 a fait son apparition sur le front de l'Est en septembre 1942. Bien évidemment, l'OKL manifeste également le désir d'y tester la version *Jabo* du fleuron de Kurt Tank – sauf que la production fait la part belle aux modèles de chasse et que les rares chasseurs-bombardiers sont, par ordre de Göring, réservés aux « raids stratégiques » sur l'Angleterre.

AVRIL – MAI 1943
OPÉRATIONS DANS LE NORD CAUCASE

En octobre 1942, la 5./Schl.G. 1 est repliée en Prusse-Orientale pour être entièrement équipée en Hs 129 B-2 avant de partir pour la Tunisie ; elle est entre-temps rebaptisée 8.(*Pz*)/Schl.G. 2 [1]. Pour compenser ce départ, une nouvelle 5./Schl.G. 1 est mise sur pied à Proskurov (Khmelnitski, Ukraine) fin décembre 1942 ; celle-ci reçoit des Fw 190 A-4/U3 et A-5/U3.

Replié à Deblin-Irena (Pologne), fin janvier 1943, le reste du II./Schl.G. 1, moins la 7. *Staffel* maintenue sur le front avec ses Hs 123 [2] et son *Kommandeur*, le *Hauptmann* Frank Neubert [3], commence sa transformation sur Fw 190 A-5/U3. Début mars, il est transféré à Pavlograd (Ukraine) en vue de sa mise en œuvre en appui des opérations dans le Caucase. Sa préparation est perturbée par des accrochages réguliers avec la chasse soviétique, qui descend deux appareils, dont celui de l'*Oberleutnant* Hans Stollnberger [4], *Staka* 6./Schl.G. 1.

[1] Cf. *Aéro-Journal* n° 12 (octobre 2009).

[2] Cf. *Aéro-Journal* n° 25 (octobre 2011)

[3] Blessé par la DCA soviétique le 30 janvier.

[4] *Ritterkreuz* le 14.10.42 ; bien qu'ayant toujours appartenu aux *Schlachtgruppen*, il termine la guerre avec un palmarès de 45 victoires en plus de 600 missions.

Alignement de Fw 190 A flambant neufs sur le tarmac de Deblin-Irena, où la 6./Schl.G. 1 commence sa transformation fin janvier 1943. Pour éviter toute confusion éventuelle avec les marques de nationalité soviétiques, les codes rouges seront repeints en noir. En principe, sur les appareils du I. *Gruppe*, le triangle noir, symbole des unités d'assaut, se trouvait en avant de la croix de fuselage et, sur ceux du II. *Gruppe*, en arrière – mais cela reste, bien évidemment, théorique, la Luftwaffe nous ayant habitués à de nombreuses entorses aux règles officielles en la matière. (Signal)

Focke-Wulf Fw 190 A-4/U3
1./Schl.G. 1
Kharkov-Nord, mars 1943

Les choses sérieuses commencent à la mi-avril 1943, quand le *Gruppe* prend ses quartiers à Anapa (sur la rive Nord de la mer Noire) pour appuyer l'offensive dans le Nord Caucase lancée le 18 dans le but de désenclaver la 17. *Armee,* coupée de ses bases arrière en raison de l'effondrement de la tête de pont du Kouban. Grâce à la forte densité de leur DCA et au renforcement de leur aviation, les Soviétiques contrôlent le ciel et infligent de sévères pertes à la Luftwaffe. Le II./Schl.G. 1 reste relativement épargné, bien que déplorant la destruction de sept appareils, pour la plupart descendus par la DCA, entre le 10 et le 17 mai. Deux bombardements soviétiques contre Anapa (19 avril et 12 juin) ne lui coûtent qu'un seul Fw 190.

Le groupe prend sa revanche en revendiquant sa première victoire depuis son retour au front, le 26 mai, quand le *Feldwebel* Mitschke revendique un Il-2 près de Krymskaya.

AVRIL – JUIN 1943 DES RENFORTS

Repliés à Kharkov-Nord à la mi-mars 1943, les *Stab*/Schl. G. 1 (*Oberstleutnant* Hubertus Hitschhold) et I./Schl.G. 1 (*Hauptmann* Georg Dörffel) profitent d'un moment de répit pour échanger leurs Bf 109 E-7/U1 contre des Fw 190 A-5/U3. Un mois plus tard, ils font mouvement sur Barvenkovo et Varvarovka, entre le Don et le Donets, au sud-ouest d'Izyum, où passe alors la ligne de front. La première perte intervient le 21 mai, quand l'*Unteroffizier* Karl Havertz (3. *Staffel*) est fait prisonnier après avoir été touché par la DCA. Au cours des cinq semaines suivantes, trois autres appareils sont également victimes de l'artillerie antiaérienne.

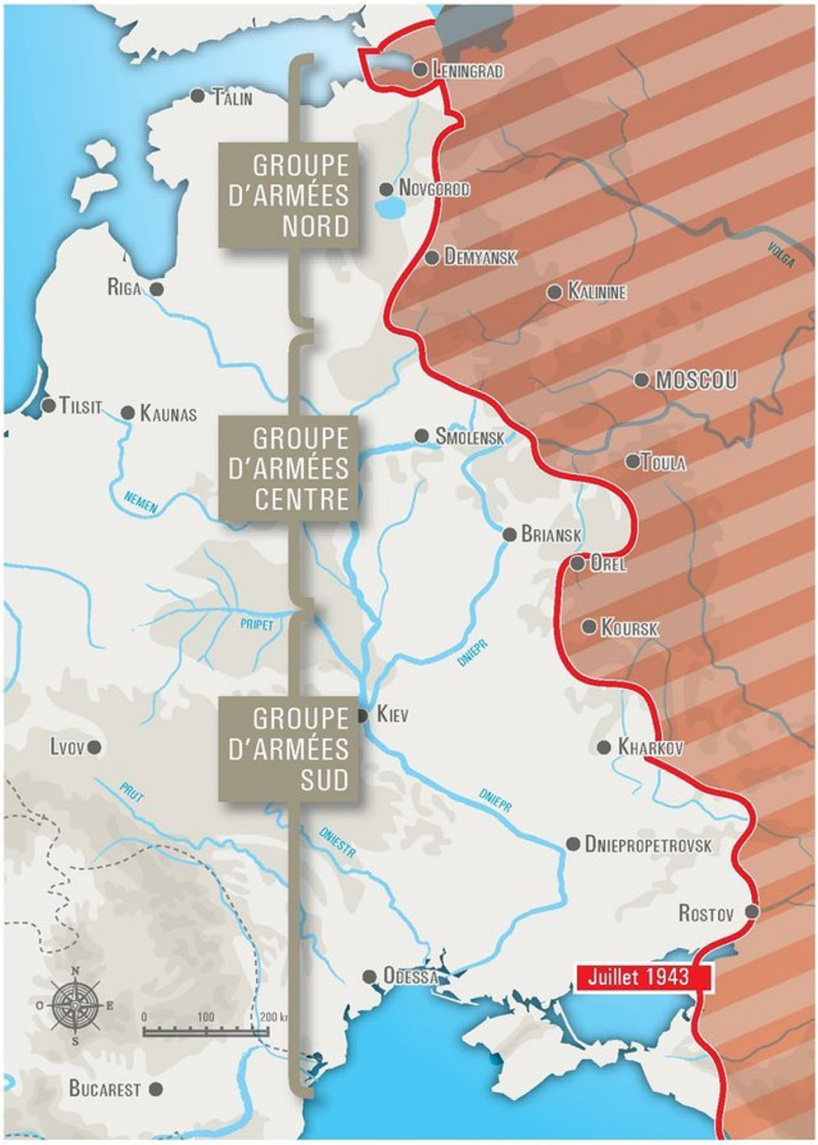
Cependant, le *Gruppe* parvient à se rebiffer à différentes reprises, revendiquant un Il-2 les 28 (Fw Kraustwald, 3./) et 31 mai (Uffz Krause, 1./), un La-5 le 6 juin (Fw Hermann Fischer, 3./), deux La-5 (Ofw Schulz et Uffz Jäger, 1./) et un Il-2 (Uffz Mangold, 1./) le 24 juin.
La version F-3 commence à faire timidement son apparition au sein des deux *Schlachtgruppen*. Le II./Schl.G. 1 touche ses premiers exemplaires dans le courant du mois de juin 1943 et, au 1er juillet, il en alignera 18 aux côtés de 15 A-5 (et de 16 Hs 123 B-1 pour mémoire). Le I./Schl.G. 1 dispose alors de 17 F-3 et 11 A-5 et le *Stab*/Schl.G. 1 de 2 F-3 et 2 A-5 ; ce dernier voit l'arrivée d'un nouveau *Kommodore* en la personne du *Major* Alfred Druschel en date du 26 juin.

5 JUILLET 1943
PANIQUE À KHARKOV

En prévision de l'opération « Zitadelle », le II./Schl. G. 1 est rappelé du Kouban et s'installe à Varvarovka trois jours avant le lancement de l'offensive allemande. La Schl.G. 1 dans sa totalité doit être engagée contre les troupes soviétiques massées le long du Donets, au sud-ouest de Kharkov. Ce sont les seuls Fw 190 à combattre dans ce secteur.
Le début officiel de l'opération a été fixé au 5 juillet à 03h00. Toutefois, les Soviétiques connaissent tout ou presque des plans allemands ; la concentration de troupes et de blindés dans le secteur de Koursk depuis le mois d'avril ne laissait guère planer le doute sur les intentions de Hitler. Tandis que l'artillerie déclenche un violent tir de barrage qui retarde l'assaut de deux heures et demie, l'aviation soviétique décolle en avance sur les horaires allemands pour surprendre la Luftwaffe sur ses terrains. Celle-ci doit lancer en premier les *Stukas* et les *Schlachtgruppen*, qui devront orbiter dans l'attente du décollage de leur escorte. De ce fait, la quinzaine d'aérodromes autour de Kharkov se trouvera alors dans une situation particulièrement vulnérable, avec des avions d'assaut, lourdement chargés en bombes et incapables de se défendre, tournant en rond dans le ciel et des centaines de chasseurs en train de manœuvrer au sol.
Cependant, ce qu'ignorent les Russes, c'est que les Allemands disposent de radars Freya dans la région, et ceux-ci donnent aussitôt l'alerte. Sans rompre le silence radio, les commandants locaux bousculent l'ordre de décollage et font partir en priorité les chasseurs. La bagarre est sévère et tourne à l'avantage de la Luftwaffe. Dans la journée du 5 juillet, pas moins de 432 avions soviétiques sont revendiqués pour la perte de 98 appareils (dont 38 chasseurs).
La Schl.G. 1 a donc le champ libre pour intervenir avec succès. Elle ne perd que cinq machines, faisant deux tués, tous victimes de la DCA.

6 – 17 JUILLET 1943
KOURSK : LE TOURNANT

En fait, les VVS [5] seront peu présentes sur le secteur Sud du front avant le 13 juillet. Néanmoins, le 6, le I./Schl.G. 1 se frotte aux avions frappés de l'étoile rouge, revendiquant cinq Il-2 et deux LaGG-3 ; deux ch-tourmovik sont attribués au *Leutnant* Hans Press (2./) et un au *Feldwebel* Hermann Fischer (3./), qui en ajoute deux de plus le lendemain et son cinquième le 9 juillet [6]. Entre le 6 et le 12 juillet, le I./Schl. G. 1 est crédité de 16 victoires.
Alors que sur le terrain tout semble aller pour le mieux dans le secteur Sud, au nord, les *Panzer* se heurtent à une forte résistance qui retarde leur avance. Ce déséquilibre met le flanc droit allemand en danger, une situation que ne tarde pas à exploiter le Haut commandement soviétique.
Au matin du 8 juillet, une soixantaine de T-34 s'aventure à découvert au sud de Koursk. Cette avant-garde est aussitôt repérée par le *Hauptmann* Bruno Meyer, alors *Führer der Panzerjägerstaffeln* [7], qui ameute ses Hs 129 chasseurs de chars, mais aussi les Fw 190 de la Schl.G. 1. Ces derniers interviennent avec leurs conteneurs AB 500, renfermant des bombes antipersonnel SD 2, pour neutraliser les fantassins accrochés en grappes sur les chars. En une heure d'attaques répétées, la Luftwaffe détruit une cinquantaine de chars et met le reste en fuite. Ironie du sort, informée de la contre-attaque soviétique, la 4. *Panzer-Armee* transmettra une demande d'intervention auprès de la Luftwaffe par les canaux habituels… après la déroute des assaillants !



Front de l'Est avant « Zitadelle » (juillet 1943)

◀ En avant la musique ! Concert en plein air pour le personnel et ce Fw 190 A-5 de la 1./Schl. G. 1, vraisemblablement à Varvarovka en mai 1943. Les fanfares de la Luftwaffe se démarquaient de celles des autres Armes par la présence de saxophones, voulue par Hermann Göring pour mettre en évidence la modernité de « son » aviation ! ©ECPA-D/France/ photographe inconnu

[5] VVS RRKA : Voenno-Vozduchnïe Sily Rabocké-Krest'yanskoi KrasnoiArmii – ou Forces aériennes militaires de l'Armée rouge du Peuple et des Paysans.

[6] Il sera abattu et tué par la DCA le 11 juillet.

[7] Il devient *Kommandeur* IV.(*Pz*)/SG 9, une unité entièrement équipée en Hs 129, le 18 octobre 1943.

▲ Un appareil du *Stab* I./Schl.G. 1 portant la lettre « C » en vert sur le fuselage, « quelque part » sur le front de l'Est à l'été 1943. (E-N Archives)

Cette action prouve bien l'efficacité de l'aviation tactique contre des forces terrestres ne disposant pas d'un parapluie aérien. Cependant, ce succès, très localisé géographiquement, n'est pas appelé à se renouveler. Bien au contraire...

Le 12 juillet, chars allemands et soviétiques se font face pour une rencontre décisive à Prokhorovka [8]. Le général Pavel Alexeïevitch Rotmistrov, commandant la 5e Armée blindée de la Garde, en conservera un souvenir à jamais gravé dans sa mémoire :

« Les chars traversaient la steppe par petits paquets en mettant à profit le couvert que leur procuraient des bosquets d'arbres et des haies. Les salves des canons se fondaient en un puissant grondement continu. Les chars soviétiques ont foncé vers le dispositif allemand à pleine vitesse et ont pénétré l'écran des chars ennemis. Les T-34 faisaient sauter les Tiger à bout portant. Les chars se battaient les uns contre les autres à la plus faible distance possible, de telle sorte que l'épaisseur du blindage et la longueur du canon n'offraient aucun avantage décisif. Souvent, quand un char était touché, ses munitions et son carburant explosaient ; les tourelles étaient projetées à des dizaines de mètres dans les airs. En même temps, au-dessus du champ de bataille, de furieux combats aériens se déroulaient. Aviateurs soviétiques et allemands tentaient d'aider leurs troupes à remporter cette bataille. Bombardiers, avions d'assaut et chasseurs semblaient suspendus en permanence dans le ciel de Prokhorovka. Un combat aérien succédait à un autre combat aérien. Bientôt, le ciel a été obscurci par la fumée noire provenant des épaves en feu. »

Pendant ce temps, sur le flanc Nord, les forces soviétiques pénètrent dans le saillant d'Orel, menaçant la 2. *Panzer-Armee*, qui a dû céder ses blindés et ses armes antichars pour l'opération « Zitadelle ». Aussitôt, le I./Schl.G. 1 est transféré à Orel-Nord.

La nouvelle du débarquement en Sicile, le 10 juillet, a considérablement modifié la donne pour Hitler. Craignant une offensive alliée sur l'Europe centrale, il ordonne la fin de « Zitadelle » le 17 juillet afin de renforcer les défenses de l'Italie.

Pendant la période du 8 au 31 juillet, le I./Schl.G. 1 a perdu 16 Fw 190 (la plupart à la DCA) et 10 pilotes, parmi lesquels l'*Oberstleutnant* Horst-Wilhelm Hossfeld († 17.07),

▶ Le *Hauptmann* Georg Dörffel, *Kommandeur* I./Schl.G. 1, fête sa 800e mission de guerre à Orel le 14 juillet 1943. Face à lui, le *Major* Alfred Druschel, *Kommodore* Schl.G. 1. Tous deux disparaîtront à la tête de la SG 4 : Dörffel le 26 mai 1944 et Druschel le 1er janvier 1945 au cours de l'opération « Bodenplatte ». (BA)

un officier de la *Führerreserve* venu « faire ses classes » en tant que *Staka* provisoire de la 2./Schl.G. 1 dans l'attente d'une affectation officielle [9]. Le II./Schl.G. 1 a laissé sur le terrain 3 Fw 190 A-5 et 11 Fw 190 F-3 descendus.
À la fin du mois de juillet, ces deux groupes totalisent 52 *Jabos*, auxquels s'adjoignent 2 A-5 et 2 F-3 du *Geschwaderstab*.

WATERLOO À KOURSK
L'ÉCHEC DE L'AVIATION TACTIQUE

Quoi qu'on en pense, la défaite allemande à Koursk était loin d'être inéluctable, malgré un rapport de forces nettement favorable à l'Armée rouge. Ce revers est en grande partie imputable à la faillite de la Luftwaffe. Plusieurs causes peuvent être avancées : absence de supériorité aérienne, armement inadéquat, mauvais emploi de l'aviation tactique [10] et insuffisance des moyens engagés.
Les Soviétiques savaient pertinemment que la victoire ne saurait être obtenue sans tenir la supériorité aérienne.
Le maréchal Joukov, lui-même, avait insisté pour concentrer le plus grand nombre de chasseurs et d'artillerie antiaérienne dans le secteur. Plus que les VVS – aux abonnés absents dans les premiers jours de l'offensive –, c'est surtout la DCA qui a causé le plus de dégâts à l'aviation d'assaut allemande. Comme cette situation était relativement inédite, la Luftwaffe n'avait pas encore mis au point des tactiques de sa suppression préalablement aux frappes sur les objectifs impartis. En outre, sachant que les *Jabos* et *Stukas* opéraient à basse altitude, les Soviétiques ont utilisé contre eux un maximum d'armes automatiques de petit calibre, les contraignant à ne pas descendre à moins de 2 000 m.
L'armement des avions d'assaut s'est révélé insuffisant, à la fois contre les chars et contre les concentrations de troupes. Les bombes à fragmentation, utilisées contre ces dernières, étaient récentes, peu répandues et efficaces uniquement si les troupes n'étaient pas protégées. Contre les blindés, la Luftwaffe était totalement démunie : l'attaque de chars à la bombe avait déjà largement montré ses limites, et les armes capables de transpercer un blindage de plus en plus épais n'en étaient qu'au stade expérimental.
Dans le cadre particulier de « Zitadelle », le Fw 190 *Jabo* s'est révélé bien moins efficace que le bon vieux *Stuka*, même si, grâce à son moteur en étoile et ses meilleures performances, ses pertes à la DCA ont été proportionnellement moins élevées que celles du Ju 87.
Toutefois, la principale cause de l'échec de l'aviation tactique à Koursk ne tient pas à la Luftwaffe, mais à l'emploi qu'en ont fait les commandements terrestres locaux. Rapidement débordés de toute part, ceux-ci l'ont détournée de sa mission vitale qui consistait à empêcher les renforts soviétiques de parvenir sur les lignes de contact. Ils ont aussi pesé de tout leur poids hiérarchique pour éviter que les unités qui leur étaient affectées ne soient déplacées sur un autre secteur, même s'il était plus menacé que le leur.
Hermann Plocher, alors *Generalmajor* et *Kommandeur* 4. *Fliegerdivision*, écrira :
« Le Haut commandement allemand était parfaitement conscient de la nécessité d'attaquer l'ennemi en profondeur sur ses arrières afin de lui interdire l'accès au champ de bataille, mais les forces aériennes disponibles étaient trop insuffisantes. »
Incapable de faire face aux demandes accrues d'appui des troupes au sol, la Luftwaffe en sera désormais réduite à jouer les « pompiers de service » pour colmater les brèches – un rôle défensif qui est en totale contradiction avec le credo du *Führer*, qui ne veut entendre parler que d'offensive. Dès lors, une sorte de schizophrénie s'emparera des états-majors, coincés entre la satisfaction des lubies de Hitler et la réalité du front, à laquelle ils essaieront de répondre dans la mesure de leurs moyens.

[8] Pour plus de détail, lire « La bataille de Prokhorovka – Le mythe du grand choc des blindés » de Vincent Bernard paru dans *Batailles & Blindés* n° 69.

[9] Âgé de 37 ans, il n'avait connu que des postes en état-major.

[10] Dans ce terme, nous englobons les *Schlachtgruppen* équipés en Fw 190, Hs 123, Hs 129 et Bf 109 E-7, et les *Sturzkampfgruppen* sur Ju 87.

◢ Décollage de deux Fw 190 F-3 de la 4./Schl.G. 1 à l'été 1943. Les trappes de train ont été déposées pour faciliter la maintenance. On note que le triangle noir a été abandonné et remplacé par la barre horizontale traditionnelle des deuxièmes groupes de l'aviation de chasse. Seule la lettre individuelle indique qu'il s'agit d'appareils d'appui tactique. (BA)

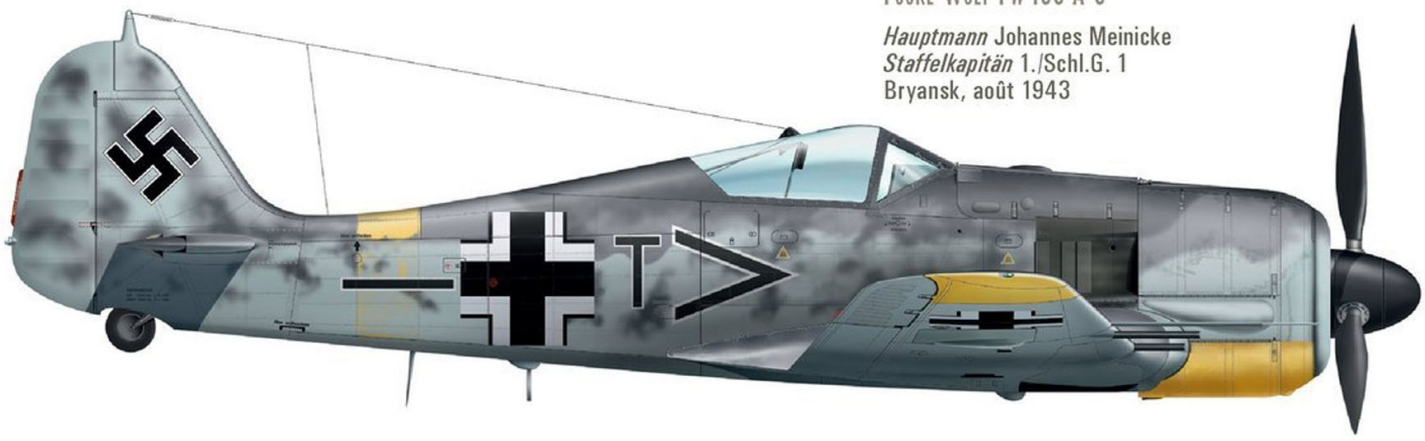
S'il est une leçon à tirer de « Zitadelle », c'est que, quelles qu'en soient les causes, la Luftwaffe n'a maintenant plus les moyens de peser sur une bataille terrestre comme par le passé. Koursk sera son Waterloo, et l'issue de la guerre ne fait alors plus l'ombre d'un doute.

AOÛT – SEPTEMBRE 1943
LE FRONT CRAQUE DE PARTOUT

Conscients d'avoir remporté une brillante victoire, les Soviétiques sont bien décidés à l'exploiter à fond en ne laissant aucun répit à la Wehrmacht qui, cependant, se replie en bon ordre. Les *Jabos* sont appelés à protéger l'opération « Herbstreise », l'évacuation du saillant d'Orel vers des positions bien préparées (ligne « Hagen ») entre Bryansk et la rivière Desna.

Le 29 juillet, le II./Schl.G. 1 est transféré à Kutelnikovo, au nord-ouest de Rostov-sur-le-Don, pour colmater une brèche le long de la rivière Mius, une tâche dont le groupe s'acquittera pleinement. Deux La-5 sont crédités à l'*Oberfeldwebel* Helmut Mischke (6./) près de Chakhty le 31 juillet [11] ; il est lui-même abattu au cours du combat et grièvement blessé dans l'atterrissage forcé qui s'en est suivi ; le 1er août, le *Gruppe* est de retour à Varvarovka. Entre-temps, le 3 août, l'*Oberfeldwebel* Otto Dommeratzky (6./) remporte la 22e (un Il-2) de ses 38 victoires ; il sera descendu par des chasseurs américains le 13 octobre 1944 et recevra les Feuilles de chêne à titre posthume (il était titulaire de la *Ritterkreuz* depuis le 5 janvier 1943 en récompense de ses 420 missions de guerre et 20 victoires aériennes).

Orel est reprise le 4 août 1943, contraignant le I./Schl.G. 1 à aller chercher refuge à Karatchev, puis à Bryansk. Début septembre, il est transféré dans le nord de l'Ukraine, à Konotop puis Nezhin, pour tenter d'endiguer la poussée soviétique vers Kiev. Le 4 septembre, le *Staka* 1./Schl.G. 1, le *Hauptmann* Johannes Meinicke, est tué par la DCA près de Kiev lors d'un vol de convoyage [12]. Le 24 septembre, le *Kommandeur*, le *Hauptmann* Georg Dörffel, envoyé au repos à l'*Erg. Schlachtgruppe*, est remplacé par le *Hauptmann* Siegfried Steinhoff.



FOCKE-WULF FW 190 A-6

Hauptmann Johannes Meinicke
Staffelkapitän 1./Schl.G. 1
Bryansk, août 1943

◀ Le A-6 du *Hauptmann* Johannes Meinicke, alors *Technischer Offizier* du I./Schl.G. 1. Il prend le commandement de la 1. *Staffel* le 1er août 1943 ; il est abattu par des armes de petit calibre en survolant des positions d'infanterie soviétique à Bresinov Mutino, au nord-est de Kiev, alors qu'il convoyait un avion neuf en provenance d'un dépôt le 4 septembre. (E-N Archives)

▶ Des Fw 190 F-3 de la 6./Schl.G. 1 en maintenance à Kharkov début août 1943. On remarque que les codes tactiques sont peints en noir (voir photo couleur plus haut). (Collection D. Bernad)

Le II./Schl.G. 1 est engagé dans la défense de Kharkov depuis l'aérodrome de Rogan (Rohan, Ukraine), qu'il rejoint le 5 août, puis depuis celui de Rudka (près de Poltava) six jours plus tard. C'est à peu près à cette époque que le *Feldwebel* Hermann Buchner revient au front, après s'être difficilement remis d'un grave accident comme pilote d'essai chez Erla ; il retrouve la 6./Schl.G. 1, avec laquelle il a fait ses débuts en avril 1942 [13] :

« La première tâche que nous avons entreprise a été d'exécuter des missions de reconnaissance au nord et au nord-ouest [de Kharkov] pour déterminer les positions des troupes allemandes et la ligne de front. Cela nous a permis d'appréhender la situation générale et de transmettre ces informations à la *Fliegerdivision*. Nous avons tous été choqués de constater que nos lignes avaient été enfoncées par les troupes russes. Les avant-gardes blindées poussaient rapidement vers le sud et le sud-ouest et le *Gruppe* a signalé que le sentiment commun était qu'il ne faudrait pas longtemps avant que les forces allemandes ne soient contraintes à faire retraite. Pour tenter de redresser la situation, nos Fw 190 ont effectué un grand nombre de sorties contre les formations de chars et leurs véhicules de ravitaillement, mais, bien que nous en ayons détruit un grand nombre, nous avions l'impression de vider la mer avec une petite cuillère. Les Russes avaient engagé une telle quantité de matériel qu'ils balayaient toute opposition devant eux. »

Kharkov tombe le 23 août 1943, manquant d'entraîner la capture du II./Schl.G. 1, qui s'échappe au dernier moment pour gagner Stalino. Là, l'attendent encore de furieux combats, alors que l'Armée rouge achève la reconquête du bassin du Donets. Hermann Buchner [14] :

« L'enfer s'était déchaîné le long de la Mius. De l'aube à la tombée du jour, nous volions constamment pour arrêter l'ennemi qui traversait la steppe d'est en ouest : des chars, de l'infanterie mécanisée et même des unités de cavalerie. À un moment, on nous a informés qu'une colonne de tanks transportant des fantassins se dirigeait droit sur notre aérodrome. Tout le monde, sans exception – des cuistots aux administratifs –, a participé au ravitaillement et au réarmement des appareils. Nous autres, les pilotes, avions à peine le temps d'avaler une tasse de café et une bouchée de nourriture avant de repartir. Nous avons semé la mort dans les rangs de l'infanterie avec nos canons de 20 mm et nous avons attaqué les chars à coups de bombes perforantes de 50 kg. Vers la fin, la durée de nos sorties n'excédait pas 20 minutes. Le dernier char russe a été immobilisé juste à la lisière Est de notre terrain. La fumée montait encore de l'épave quand le soleil s'est couché. »

Le lendemain, 4 septembre, le II./Schl.G. 1 est replié sur Kiev-Süd. Le 24 de ce même mois, son commandement est repris par le *Hauptmann* Heinz Frank (RK+EL).

[11] Ce sont ses 6e et 7e succès. Il sera tué par sa propre *Flak* le 2 mai 1945, avec 62 victoires à son crédit.

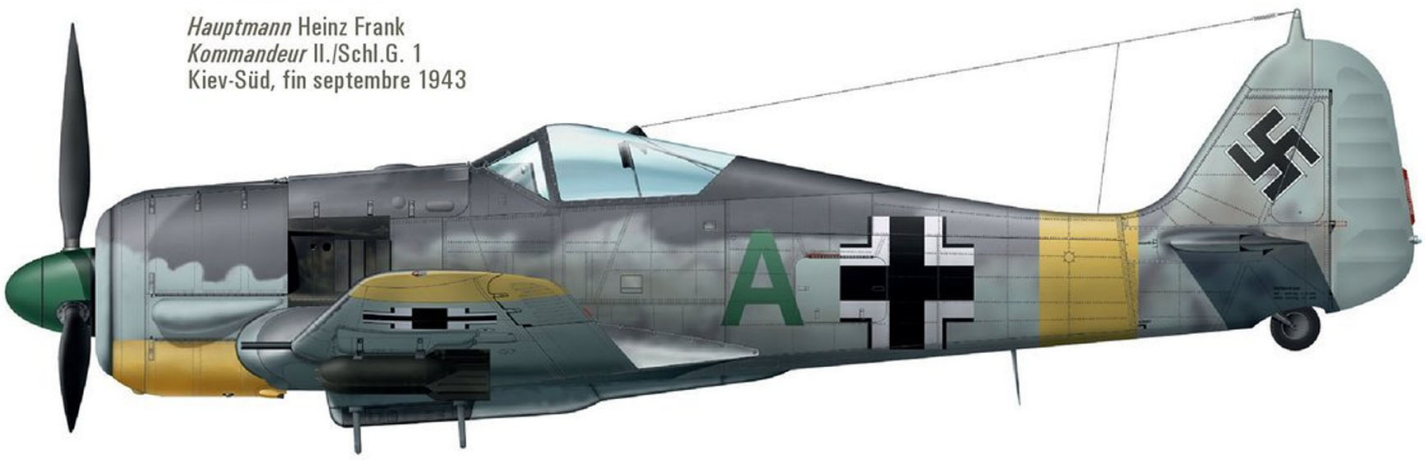
[12] *Stormbird* – E. Buchner – Hikoki, Hants, 2000.

[13] Correspondance privée avec l'auteur.

[14] *Op. cit.*

Focke-Wulf Fw 190 A-5/U3

Hauptmann Heinz Frank
Kommandeur II./Schl.G. 1
Kiev-Süd, fin septembre 1943



◀ & ◤ Le *Hauptmann* Heinz Frank, nouveau *Kommandeur* II./Schl.G. 1 (à l'extrême gauche), en compagnie de trois de ses pilotes devant son Fw 190 A-5/U3 portant la lettre « A » en vert (couleur du *Gruppenstab*), à Kiev-Süd fin septembre 1943. (E-N Archives)

▶ À Petsamo, le Fw 190 A-3 du *Hauptmann* Friedrich-Wilhelm Strakeljahn, portant son numéro fétiche en noir et l'insigne de la 14.(*Jabo*)/JG 5 sur le capot. (E-N Archives)

Entre début août et fin septembre 1943, les I. et II. *Gruppen* ont respectivement perdu 24 et 30 Fw 190 du fait de l'ennemi, et le *Stabsschwarm* 2 autres. Cependant, les pertes en personnel sont étonnamment faibles, puisqu'elles ne s'élèvent qu'à 8 pilotes tués ou portés disparus, ce qui en dit long sur la capacité de survie à bord d'un Fw 190. Ils ne remportent que 5 victoires (un Il-2 et un La-5 pour le I. *Gruppe*, et deux Il-2 et un LaGG-3 pour le groupe-frère).

JABOS DANS LE GRAND NORD

Le rôle de *Jabos* au sein de la *Luftflotte* 5 est assuré par la 7./JG 5 du *Hauptmann* Hans-Kurt Graf von Sponeck au cours de l'année 1942, mais l'arrivée de Bf 109 F amène à l'abandon de cette activité. Or, il est manifeste qu'une escadrille de chasse-bombardement est indispensable dans ce secteur, peut-être moins – à cette époque – pour les combats terrestres que pour la lutte antinavire.

Début février, une 14.(*Jabo*)/JG 5 est mise sur pied à Petsamo (Finlande, aujourd'hui Pechenga, Russie) à partir d'éléments de la 11./JG 5 et confiée au *Hauptmann* Friedrich-Wilhelm Strakeljahn, qui a commandé pendant un moment la 7./JG 5. Elle reçoit une première dotation de 11 Fw 190 A-3.

« Straks », comme tout le monde l'appelle, est une figure charismatique au sein de la *Eismeergeschwader*. Cet ancien policier, qui a rejoint la Luftwaffe en 1935 à l'âge de 21 ans, a combattu dans la chasse depuis le premier jour de la guerre, s'adjugeant neuf victoires. L'un de ses pilotes dira de lui : « Le *Hptm.* Strakeljahn était comme un père pour nous ; un vrai, un parfait officier. »

Les missions consistent surtout à faire la chasse aux vedettes rapides et aux cargos soviétiques qui sillonnent la mer de Barents. Toutefois, cette activité ne va pas sans compter certains dangers, en particulier, l'exposition à la DCA russe : trois pilotes sont abattus et tués entre le 20 mars et le 22 mai.

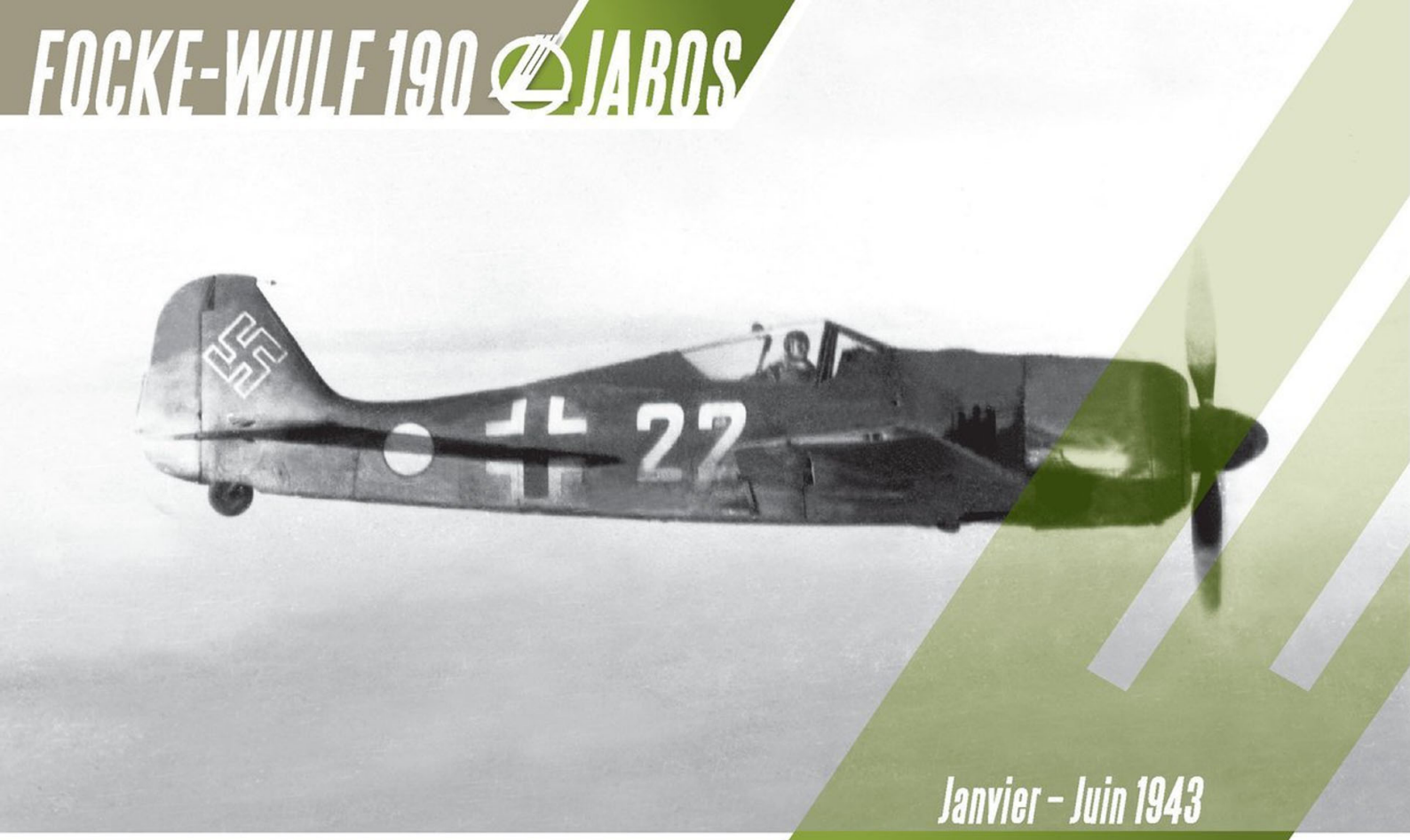
▲ Les pilotes de la 14.(*Jabo*)/JG 5 célèbrent leur 1 000e mission de guerre. L'inscription « 38866 » se réfère au tonnage ennemi envoyé par le fond. On note la similitude de l'insigne avec celui du II./Schl.G. 2, Mickey Mouse en moins. Le *Staffelkapitän*, avalant sa coupe de champagne cul sec, est porté par deux de ses pilotes. (E-N Archives)

Le 18 juin 1943 est un jour noir pour l'escadrille. Tôt dans la matinée, les *Feldwebel* Luy et Hünlein décollent pour le golfe de Kola, où plusieurs cargos ennemis ont été repérés par un avion de reconnaissance. Cependant, arrivés au large du cap Pogan, ils ne découvrent qu'un seul bâtiment. Emporté dans son élan, Hünlein redresse trop tard, et son aile heurte un mât du navire ; l'avion chavire aussitôt dans l'eau, entraînant son pilote dans la mort. Une autre *Rotte* intervient sur ce même objectif en début d'après-midi, mais le Fw 190 de l'*Unteroffizier* Pohl est touché par la DCA et s'abîme en mer ; vraisemblablement tué sur le coup, le pilote coule avec son appareil.

Le 7 juillet, le *Staffelkapitän* est touché par la DCA et blessé dans l'atterrissage de fortune qu'il doit effectuer à Petsamo.

Toutefois, ces pertes sont compensées par de retentissants succès, qui valent à Strakeljahn de décrocher la *Ritterkreuz* en date du 19 août 1943. Fin 1943, le palmarès de la 14.(*Jabo*)/JG 5 s'établit à 39 000 t. coulés.

Le 7 février 1944, l'escadrille est rebaptisée 4./SG 5, Strakeljahn en conservant le commandement. ■



Janvier – Juin 1943

TERRORANGRIFFE SUR L'ANGLETERRE

L'escalade de la terreur

« *Même avec le Type 42, il était impossible de détecter les avions arrivant au niveau de la mer avant qu'ils ne soient à moins de 15 km de la station. Cela ne laissait que deux ou trois minutes à l'opérateur pour les repérer et en informer la salle de filtrage de Stanmore afin que l'alerte soit diffusée aux autorités locales de défense passive.* »

Témoignage anonyme.

JANVIER 1943 LES EFFECTIFS S'ÉTOFFENT

Le 1er décembre 1942 voit la création d'une nouvelle unité de chasse-bombardement, baptisée *Schnellkampfgeschwader* 10 (SKG : groupe de bombardement rapide). Pour l'heure, privée de *Geschwaderstab*, elle se compose de deux *Gruppen.* D'une manière quelque peu inhabituelle, ceux-ci doivent comporter chacun quatre *Staffeln* ; dans les faits, ils n'en recevront que trois.

I./SKG 10	Hpt Heinrich Brücker (pi)	Saint-André-de-l'Eure
II./SKG 10	Hpt Günther Tonne	Caen-Carpiquet

Il est adjoint un troisième groupe, qui n'est autre que le III./ZG 2 du *Hauptmann* Hans-Jobst Hauenschild, rebaptisé III./SKG 10, le 20 décembre.

Günther Tonne [1] cède rapidement son poste au *Hauptmann* Wilhelm Schürmann pour prendre celui de *Kommodore* de la SKG 10 le 1er janvier 1943. Le matériel va être lent à arriver, et ce n'est qu'en mars 1943 que les deux premiers groupes et le *Stab* sont opérationnels sur Fw 190 A-5 (en majorité des A-5/U8). Comme on l'a vu précédemment (Chapitre II), le III./SKG 10 se bat déjà en Tunisie.

Dans l'attente de la montée en charge de cette nouvelle escadre, les deux *Staffeln* de garde sur le front de l'Ouest ne tardent pas à reprendre le collier :

10.(*Jabo*)/JG 2	Hpt Fritz Schröter	12 A-3 et 1 A-4	Caen-Carpiquet
10.(*Jabo*)/JG 26	Oblt Paul Keller	14 A-4	Saint-Omer–Wizernes

Schröter, promu *Kommandeur* III./SKG 10 le 3 janvier, est remplacé par le *Hauptmann* Heinz-Bernhard Schumann.

20 JANVIER 1943 - QUAND LES *TERRORFLIEGER* JUSTIFIENT LEUR SURNOM

Le 20 janvier 1943, la Luftwaffe est décidée à frapper un grand coup en plein jour sur Londres. Tandis que de petits raids de diversion sont menés sur Ventnor et Turnbridge Wells, 28 *Jabos*, escortés par 8 Fw 190 du I./JG 2, franchissent la côte anglaise à 12h22. Parce que les ballons de barrage ont été ramenés au sol pour entretien, les assaillants peuvent surgir au ras des falaises et poursuivre leur route jusqu'à la capitale sous la couverture radar, s'en prenant au passage à quelques objectifs d'opportunité, notamment à une centrale électrique à Deptford et à l'école de Sandhurst, où une

▶ Un Fw 190 A-3 (WNr. 080) de la 10.(*Jabo*)/JG 2 à la butte de tir. Cette *Staffel* peignait ses codes tactiques en bleu. Le gouvernail, comme le dessous du capot, était peint en jaune. (E-N Archives)

◀ Un Fw 190 A-3 de la 13./SKG 10 en vol. Le IV./SKG 10 avait adopté l'ancienne marque de quatrième *Gruppe* de la chasse : un disque blanc souligné en noir. (E-N Archives)

▼ L'attaque de l'hôpital Winchester House à Shanklin par le *Leutnant* Leopold Wenger de la 10.(*Jabo*)/JG 2 le 3 janvier 1943. Il expliquera qu'il ignorait la vraie nature du bâtiment et qu'il avait été attiré par une batterie de projecteurs installée à proximité. (Collection C. Goss)

bombe de 500 kg tue 38 enfants et 6 instituteurs. Les autres *Jabos* frappent d'autres cibles à l'aveugle jusqu'au-dessus de Londres.

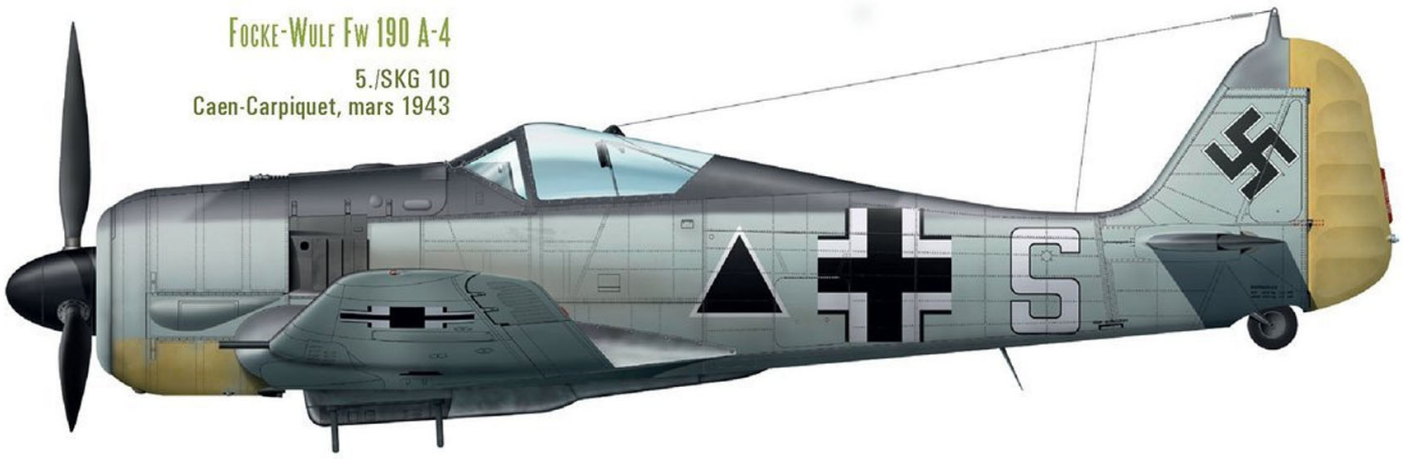
Mais la journée n'est pas terminée, et, à peine la première vague franchit-elle la côte anglaise en sens inverse, qu'en arrive une seconde composée de 12 *Jabos* et de leur escorte. Sachant la RAF alertée (elle va d'ailleurs sérieusement s'en mêler), les *Jabos* se soulagent de leur bombe sur Brighton et sur quelques stations balnéaires des environs. La suite consiste en un impitoyable tête-à-tête entre Spitfire et escorte. Ces deux raids feront une centaine de tués parmi la population et plusieurs centaines de blessés pour un seul *Jabo* abattu par la DCA (pilote prisonnier). Même s'il est peu probable que l'école ait été délibérément visée – on voudrait penser à une erreur d'identification de la cible [2] –, cet acte et l'exploitation qu'en fera la propagande nazie n'aideront pas à rendre les aviateurs allemands plus sympathiques aux yeux de la population anglaise – quoique, comme on l'a bien compris, ce n'est pas l'objectif que se sont fixé Hitler et Göring. À leur tour, ils apprendront qu'on ne sape pas le moral d'une nation en bombardant les civils ; bien au contraire, on le fortifie !

[1] Günther Tonne est un pilote d'une grande expertise dans le domaine des *Terrorangriffe*, décoré de la *Ritterkreuz* (05.10.41) avec le I./SKG 210 ; il est promu *Major* le 01.02.43.

[2] Le 3 janvier 1943, le *Leutnant* Leopold Wenger de la 10.(*Jabo*)/JG 2 avait attaqué par hasard un bâtiment à Shanklin, qui s'est révélé être l'hôpital Winchester House, sans en connaître la vraie nature.

Focke-Wulf Fw 190 A-4

Leutnant Leopold Wenger
10. (Jabo)/JG 2
Caen-Carpiquet (France), 26 février 1943



MARS 1943 DES MISSIONS « FRUCTUEUSES »

Le 10 février 1943, la 10.(*Jabo*)/JG 26 est rebaptisée 10.(*Jabo*)/JG 54. Ce changement de dénomination n'a guère d'incidence sur les opérations, le III./JG 54 étant placé sous les ordres de la JG 26, mais les membres de l'unité refuseront d'ôter leur brassard portant le nom de Schlageter, un martyr de la future cause nazie exécuté en 1923.

Désormais placés sous les ordres respectifs des *Hauptmann* Wilhelm Schürmann et *Oberleutnant* Helmut Viedebantt, les I. et II./SKG 10 sont déclarés opérationnels début mars et peuvent commencer leurs missions [3]. La Luftwaffe est, en effet, pressée par Hitler pour qu'elle intensifie ses *Terrorangriffe* en représailles aux raids du RAF *Bomber Command* qui dévastent les villes allemandes. La première sortie de la SKG 10 est menée le 7 mars contre un chalutier au large de Rame Head ; la première perte survient quatre jours plus tard, quand le *Feldwebel* Kurt Barabass est abattu et tué au-dessus de Coxyde par la DCA.

Prévenu trop tard, le RAF *Fighter Command* est demeuré passif ces jours-là, mais il est mis en alerte le 12 mars lors d'un raid massif (19 appareils) des 10.(*Jabo*)/JG 2 et 10.(*Jabo*)/JG 54. Les chasseurs-bombardiers s'en prennent à des agglomérations dans la banlieue Est de Londres, faisant encore de nombreuses victimes parmi les civils. Des Spitfire Mk. IX des N° 122 et 331 (*Norw.*) *Squadrons* surprennent les Fw 190 et parviennent à en descendre deux (un de chaque *Staffel*), dont les occupants sont tués.

Deux autres appareils du III./SKG 10 tombent victimes de Typhoon du N° 266 *Squadron* dans le Devon le lendemain, 13 mars. Le *Flying Officer* J. H. Deall fait partie des vainqueurs [4] :

« Je volais en tant que "Black 1" avec le Sgt. Eadie comme "Black 2" en patrouille "*anti-rhubarb*" quand, en approchant de Start Point, le contrôle nous a signalé des *bandits* à Salcombe. Nous nous sommes dirigés vers Start Point pleins gaz, et on nous a dit que les *bandits* repartaient de Start Point plein est. J'ai alors aperçu ce que j'ai pris pour cinq E/A [5] volant vers l'est à basse altitude. Ils ont brutalement viré vers le sud en ligne de front. Quand nous leur avons donné la chasse, il y a eu deux explosions dans l'eau devant nous, et, en nous approchant à 1 500 m, j'ai compté quatre appareils. À 250 m de distance, j'ai reconnu des F.W. 190 ; le différentiel de vitesse était d'environ 60 km/h. J'ai choisi celui qui traînait en arrière de la formation. À 150 m, les E/A se sont mis à zigzaguer en passant les uns au-dessus des autres. J'ai tiré une courte rafale sur le premier et ai observé des éclairs brillants sur le fuselage et l'aile droite. La jambe droite de son train est à demi sortie, et l'avion ennemi a brutalement ralenti. Je n'ai pu que tirer une seconde courte rafale avant de le dépasser. Il a essayé de manœuvrer pour se retrouver sur mes arrières. J'ai viré brusquement en grimpant, passant au-dessus de lui, au moment où "Black 2" a touché le deuxième E/A et, emporté par son élan, en a dépassé un troisième, qui est revenu sur lui par la gauche. J'ai alerté "Black 2", qui a rapidement dégagé sur sa droite, et lui ai demandé d'achever le premier avion ennemi. « J'ai engagé le troisième appareil qui venait de dégager après avoir attaqué "Black 2". À 100 m, je lui ai envoyé une courte rafale alors qu'il se trouvait juste derrière le second appareil, précédemment attaqué par "Black 2". De gros morceaux ont été arrachés, et il y a eu plusieurs éclairs violents sur le fuselage. L'E/A a brutalement dégagé sur sa droite et a basculé sur le dos à environ 120 m. Le pilote a sauté, et son parachute s'est immédiatement ouvert, l'appareil et le pilote touchant l'eau à peu près en même temps. Je n'ai pas pu apercevoir le pilote en raison de l'état de la mer, alors nous sommes rentrés à la base. »

J. H. Deall est crédité d'une victoire et demie et le *Sergeant* D. S. Eadie de l'autre moitié. Les deux pilotes allemands ont été tués.

Le 24 mars, au cours d'une mission particulièrement « fructueuse [6] » menée par 15 appareils des deux *Jabostaffeln* sur Ashford, l'*Oberleutnant* Paul Keller attaque au canon un camion-citerne dans une cour de ferme ; ce dernier et le Focke-Wulf explosent à peu près simultanément. Si ses camarades sont certains qu'il y a eu un rapport de cause à effet, les archives de la JG 54 donnent une autre explication : « Après avoir largué ses bombes, et alors qu'il effectuait un large virage en montée, l'Oblt. Keller a reçu un coup direct. Son avion s'est transformé en une boule de feu rouge très brillante. L'hélice, qui s'est détachée, a été la seule partie de l'avion qui a pu être repérée après l'explosion. »

« Bombenkeller » est remplacé par l'*Oberleutnant* Erwin Busch.

Fin mars, le *Stab*/SKG 10 est opérationnel à son tour (6 Fw 190 A-5/U8) et s'installe temporairement à Amsterdam-Schiphol pour commencer ses missions sur les ports de la côte Sud-Est de l'Angleterre. Le 28 mars, la 10.(*Jabo*)/JG 54 est transférée à Caen-Carpiquet.

AVRIL 1943 DÉSASTRE NOCTURNE

Le 10 avril 1943, un nouveau IV./SKG 10 est mis sur pied à Cognac, temporairement placé sous le commandement du *Hauptmann* Heinz-Bernhard Schumann. Les deux *Jabostaffeln* y sont incorporées en tant que 13. et 14./SKG 10 [7], une troisième *Staffel* (15./) complétant les effectifs [8].

À la mi-avril, les Focke-Wulf reçoivent une couche de peinture noir mat qui recouvre les flancs, l'empennage vertical et les parties inférieures des appareils, cachant ainsi les marques de nationalité sauf sur les extrados ;

[3] Pour ses premières sorties, le premier *Gruppe* va régulièrement utiliser Amsterdam-Schiphol comme terrain de travail.

[4] PRO, Air 50/105/18.

[5] *Enemy aircraft* ou avion(s) ennemi(s).

[6] La plus coûteuse en termes de victimes de tous les raids « tip and run » : 51 morts et 154 blessés.

[7] Cette fois, les pilotes de l'ex-10.(*Jabo*)/JG 26 devront abandonner leur brassard !

[8] La SKG 10 ne comptera pas de 12./SKG 10 (voir Chapitre II pour la particularité de la numérotation des *Staffeln* au sein de cette escadre).

ils sont également équipés de râteliers sous les ailes pour accommoder des réservoirs supplémentaires. La SKG 10 est désormais appelée à effectuer des missions sur Londres par nuits de lune, une idée qui ne séduit guère les pilotes, ainsi que s'en explique Fritz Setzer, alors *Leutnant* à la 5./SKG 10 [9] :

« "Ils" ont imaginé que les attaques seraient faisables de nuit… une idée absurde ! Les appareils ne possédaient aucun équipement spécifique, et les pilotes n'avaient reçu aucun entraînement aux vols aux instruments ; nous ne disposions d'aucun système de navigation. Notre formation s'est limitée à une dizaine de tours de circuit, deux ou trois vols à haute altitude et des touchers, le tout de nuit. »

Anticipant un taux de pertes élevé, sans doute pour les mêmes raisons, le RLM rappelle des *Schlachtflieger* expérimentés du front de l'Est pour les former sur Fw 190 avant de les affecter à la SKG 10. La première mission montrera le bien-fondé de cette précaution ! Quoique ceux-ci manqueront cruellement à la Luftwaffe lors de la décisive bataille de Koursk, tandis qu'à l'Ouest, ils seront engagés dans des missions sans aucune portée stratégique, qui s'avéreront inutilement coûteuses en hommes et en matériel pour des résultats dérisoires.

Le I./SKG 10 est muté à Poix-Nord et le II. *Gruppe* à Amiens-Glisy deux jours avant le grand soir, fixé au 16 avril. Les avions reçoivent une bombe SC 250 sous le ventre et deux réservoirs de 300 litres sous les ailes ; toutefois, ceux-ci ne sont remplis qu'au tiers, les services techniques ayant averti qu'un décollage – surtout de nuit – avec une bombe de 250 kg et 600 litres de carburant supplémentaires ferait courir un trop grand risque ! Dans la soirée, les *Stakas* des deux groupes concernés distribuent à leurs pilotes des cartes sommaires sur lesquelles ont été tracés au crayon rouge les trajets proposés avec une seule consigne, qui peut être résumée par l'expression imagée : « démerden Sie sich ! ». Le décollage se fera par *Rotten* (paires) à partir de 22h30 pour le I./SKG 10, et une heure plus tard pour le deuxième groupe.

La mission n'a même pas commencé que le désastre frappe. Deux appareils de la 2./SKG 10 demeurés à Abbeville entrent en collision au roulage, faisant un mort. À Poix, trois autres se télescopent au décollage, entraînant le décès du *Staka* 3./SKG 10, l'*Oberleutnant* Rudolf Trenn [10].

[9] *Luftwaffe Fighter-Bombers Over Britain* – C. Goss – Stackpole Books, Mechanicsburg, 2010.

[10] Cet ancien des *Stukas* avait rejoint la SKG 10 à la mi-mars 1943. Il comptait 518 missions de guerre et 17 chars détruits. Il sera décoré de la *Ritterkreuz* et promu *Hauptmann* à titre posthume.

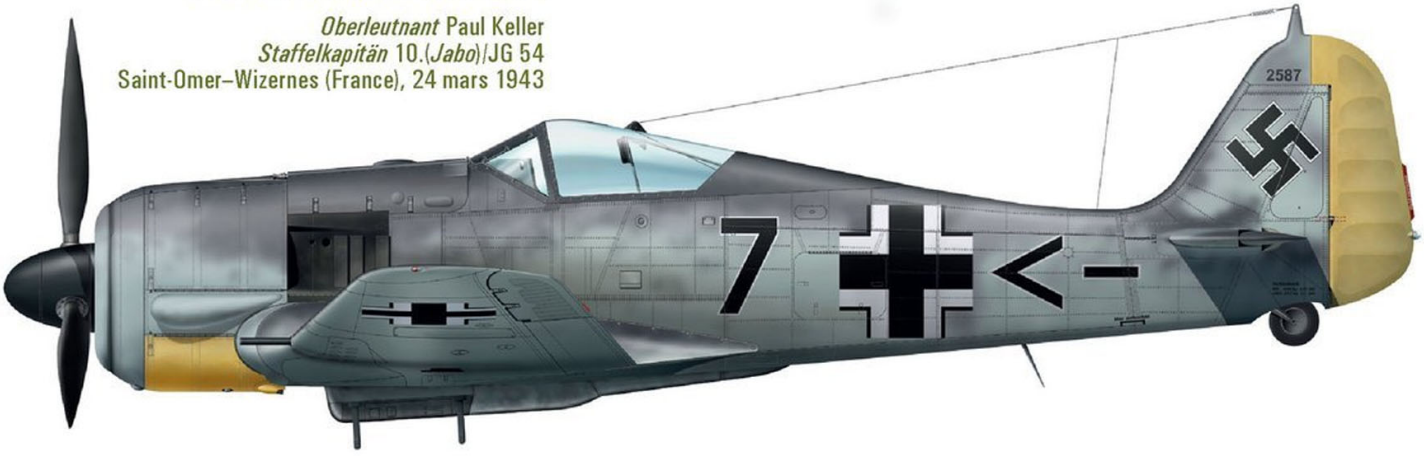
◥ Ashford sous les bombes le 24 mars 1943. On distingue la silhouette d'au moins quatre Fw 190. (Collection C. Goss)

▼ Visite du *Kommodore*, le *Major* Günther Tonne, à Caen-Carpiquet à l'occasion de la remise de la Croix de fer de 1re classe à deux pilotes du II./SKG 10 le 25 mars 1943. De gauche à droite : *Hauptmann* Curt Graf von Sponeck (*Staka* 5./), Günther Tonne, *Hauptmann* Karl-Friedrich Böttger (*Offizier* la II./SKG 10) et *Leutnant* Fritz Setzer (5./). (E-N Archives)

Arrivé au-dessus de Douvres, le *Staka* 2./SKG 10, l'*Oberleutnant* Kurt Klahn, se retrouve désorienté et tente de se poser près de Staplehurst ; jugeant probablement mal son altitude, il percute le sol et se tue. Tout ne se passe pas pour le mieux non plus pour le II./SKG 10. Deux pilotes de la 7. *Staffel* sont, eux aussi, victimes de désorientation. Le *Feldwebel* Otto Bechtold, aveuglé par les projecteurs, se perd et décide de larguer ses charges et de voler vers le sud. Ses appels à la radio, se mêlant à ceux d'autres pilotes en détresse, restent sans réponse. Il croit alors reconnaître la côte française, mais, en fait, il s'agit de celle du Kent.

Focke-Wulf Fw 190 A-5 (WNr. 2587)

Oberleutnant Paul Keller
Staffelkapitän 10.(*Jabo*)/JG 54
Saint-Omer–Wizernes (France), 24 mars 1943



Il suit des faisceaux de projecteurs qui semblent lui montrer la route vers un aéroport, qu'il aperçoit enfin. Ruisselant de sueur mais soulagé, il exécute un atterrissage parfait à... West Malling !
Quelques minutes plus tard, l'*Oberfeldwebel* Otto Schulz constate qu'il ne lui reste que 78 litres de carburant et, conscient qu'il ne pourra pas regagner la côte française, se résout à chercher un endroit pour atterrir. Lui aussi se laisse guider par les projecteurs de West Malling, mais, au moment où il entame son arrondi, ceux-ci s'éteignent, et il s'écrase dans un verger en bordure de piste ; il est grièvement blessé.
Le *Leutnant* Fritz Setzer (5./), qui connaît la même mésaventure, est également attiré par les lumières de West Malling. Cette fois, les choses se passent moins bien, car une automitrailleuse ouvre le feu sur le Focke-Wulf, qui se pose en feu ; le pilote n'est que légèrement brûlé. Un cinquième pilote ne rentrera pas de cette mission, le *Feldwebel* Werner Anrascheck (II./), porté disparu dans des conditions inconnues.
Cette première sortie nocturne de la SKG 10 se solde par un véritable fiasco : quatre morts et trois prisonniers ! La cause en incombe, bien évidemment, à l'insuffisance d'instruction des pilotes à la navigation aux instruments (l'absence de radiocompas sera fort préjudiciable) et à l'impréparation manifeste de la mission.
En tout cas, elle offre à la RAF un Fw 190 A-4/U8 en parfait état, qui ne tarde pas à rallier Farnborough pour des essais poussés, y compris avec le nouveau Spitfire Mk. XII à moteur Griffon, modèle précisément mis au point pour lutter contre les *Jabos* et qui vient d'entrer en service aux N° 41 et 91 *Squadrons* [11].
Le Haut commandement n'a pas l'intention de se laisser démonter par ce revers et maintient ce type d'activité, qui, toutefois, connaît un certain ralentissement pendant quelque temps.

MAI 1943
RETOUR AUX MISSIONS DIURNES

Le 13 mai 1943, le *Hauptmann* Wilhelm Schürmann est remplacé par le *Major* Heinrich Brücker à la tête du I./SKG 10 ; son passage sera très court, puisqu'il cédera son poste au *Hauptmann* Edmund Kraus le 5 juin.
Le Haut commandement, qui n'est décidément pas à court d'idées peu orthodoxes, pour ne pas dire farfelues, pour tenter d'endiguer le flot incessant de la *Eighth Air Force* américaine, envoie le II./SKG 10 larguer des bombes de 250 kg sur les *boxes* de Forteresses volantes. Le 17 mai 1943, 7 Fw 190 tentent de... bombarder les bombardiers dans la région de Lorient. C'est un nouveau fiasco, et un pilote est abattu et tué.
Le 20 mai, l'*Unteroffizier* Heinz Ehrhardt (2./SKG 10) se pose par erreur à Manston, offrant un autre A-4/U8 intact aux Britanniques ; il sera détruit peu après, terminant sa carrière comme donneur d'organes aux autres Fw 190 détenus par la RAF.
La fin du mois est particulièrement agitée pour la SKG 10, qui reprend ses *Terrorangriffe* massifs, mais de jour.
Le 23 mai, deux raids impliquent 20 appareils du II. *Gruppe* sur Hastings et 26 du IV. *Gruppe* sur Bournemouth. Les défenses britanniques sont surprises par cette double attaque et ne peuvent que descendre trois assaillants (deux par la DCA et un par des Typhoon). En conséquence, le bilan humain au sol est très lourd : 102 tués et près de 250 blessés, une cinquantaine de bâtiments ont été détruits.
Le 25 mai, la SKG 10 lance à nouveau deux raids, mais, cette fois, largement espacés dans le temps. Le premier (24 avions) connaît une certaine réussite, puisqu'il n'y a pas de pertes, mais le second (19 appareils) est intercepté par une patrouille de Spitfire Mk. XII du N° 91 *Squadron* qui s'apprêtait à se poser à Hawkinge ; le *Flying Officer* Jean-Marie Maridor, DFC, un Français libre, décrit la suite des événements [12] :
« J'étais sur le point d'atterrir quand j'ai entendu le contrôle signaler qu'il y avait plusieurs E/A arrivant sur Folkestone. J'ai remis les gaz en fonçant droit vers la mer et j'ai vu une douzaine de F.W. 190 au ras des vagues, à deux kilomètres au large, se dirigeant droit sur Folkestone. J'ai piqué à la rencontre de la section de tête, suivi par "Blue 4" [*Pilot Officer* Davy] sur ma droite. Il y avait cinq E/A en formation serrée, et le reste était étalé derrière. La *Flak* [sic] de Folkestone a ouvert le feu. Tous les E/A ont paniqué et largué leurs bombes avant de mettre le cap sur la France. J'ai choisi un E/A et j'étais sur le point de l'attaquer quand j'ai vu que le *Pilot Officer* Round était en meilleure position que moi. J'en ai choisi un autre, sur le côté droit, et je me suis approché à 300 m sans difficulté, lui balançant une rafale de 4 secondes, plein arrière, sans résultat. Je me suis rapproché à 250, balançant une autre rafale de 4 secondes, le touchant avec mes obus dans le fuselage. Il a commencé à fumer, et je lui ai balancé une troisième rafale qui a fait mouche. J'ai dégagé en apercevant des traçantes frôler mes ailes et j'ai vu l'E/A que j'avais attaqué piquer droit dans la mer. Je revendique un F.W. 190 détruit. »
C'est la troisième victoire confirmée de Maridor, qui en obtiendra une quatrième le 24 septembre ; il disparaîtra le 3 août 1944 dans les circonstances héroïques que l'on connaît.

En effet, l'arrivée des Spitfire sème la panique dans les rangs du II./SKG 10, dont seulement 4 pilotes vont jusqu'au bout de la mission, les autres faisant demi-tour après s'être débarrassés de leur bombe.
Événement jubilatoire pour cette première sortie sur Mk. XII, le N° 91 revendique cinq victoires ; en réalité, un seul Fw 190 est abattu, celui de l'*Oberleutnant* Josef Keller (†), *Staka* 6./SKG 10.

30 MAI 1943 TERREUR À TORQUAY

Le dimanche 30 mai, tandis que l'hécatombe de civils anglais se poursuit avec obstination (51 morts, plus de 160 blessés), celle des *Terrorflieger* emprunte la même courbe ascendante. Deux raids sont exécutés, l'un à 14h30 par le IV./SKG 10 (22 appareils) sur Torquay, l'autre à 19h30 par le II./SKG 10 (21 avions) sur les villes côtières de Finton-on-Sea et Walton-on-the-Naze. Dans le premier cas, quatre Fw 190 sont abattus, faisant trois tués et un prisonnier ; dans le second, deux pilotes (un tué et un prisonnier) ne reviendront pas.
À Torquay, une bombe tombe sur l'église St. Marychurch, où parents et enfants se sont réunis pour l'École du dimanche (le catéchisme anglican). Mrs Jean Carhart a relaté pour la BBC [13] cette traumatisante expérience ; elle avait alors 10 ans :

« Je suis arrivée à l'École du dimanche peu avant 15h00 et je venais juste de m'asseoir sur un banc au fond de l'église quand les sirènes ont résonné. Quelqu'un a crié : "*Couchez-vous !*" J'ai aperçu un éclair à travers un vitrail avant que je ne plonge à la verticale sous le banc. Toute l'église s'est effondrée sur nous, à part le clocher, et, dans les décombres, je me souviens d'avoir pris la main d'un copain qui était enseveli plus profondément que moi. Il y avait des gravats et de la poussière partout. J'ai été l'une des premières à être secourues, parce que mes jambes n'avaient pas été entièrement recouvertes, mais j'ai dû attendre une heure. »
Le bilan est très lourd : 21 enfants et 3 adultes tués. Il aurait pu être pire : cette magnifique journée de printemps ensoleillée avait détourné la plupart des adolescents de leurs devoirs spirituels pour se rendre sur la plage. Ce qui a aussi choqué la population, c'est la déficience du réseau de guet qui n'a déclenché les sirènes qu'une fois la plupart des assaillants repartis.
Encore une fois, sans vouloir défendre l'indéfendable, il nous semble peu probable que cette cible ait été délibérément choisie ; vu les moyens rudimentaires de visée et l'inexpérience générale des pilotes, auraient-ils voulu toucher l'église qu'ils l'auraient probablement ratée…
L'*Unteroffizier* Herbert Kanngeter de la 15./SKG 10 est l'un des deux pilotes faits prisonniers ce jour-là [14] :
« Tout à coup, mon taxi a tressauté, et j'ai constaté qu'il y avait plein de petits trous dans mes deux ailes.

[11] Cf. *Aéro-Journal* hors-série n° 7 (avril 2009) : *Spitfire sur l'Europe*.

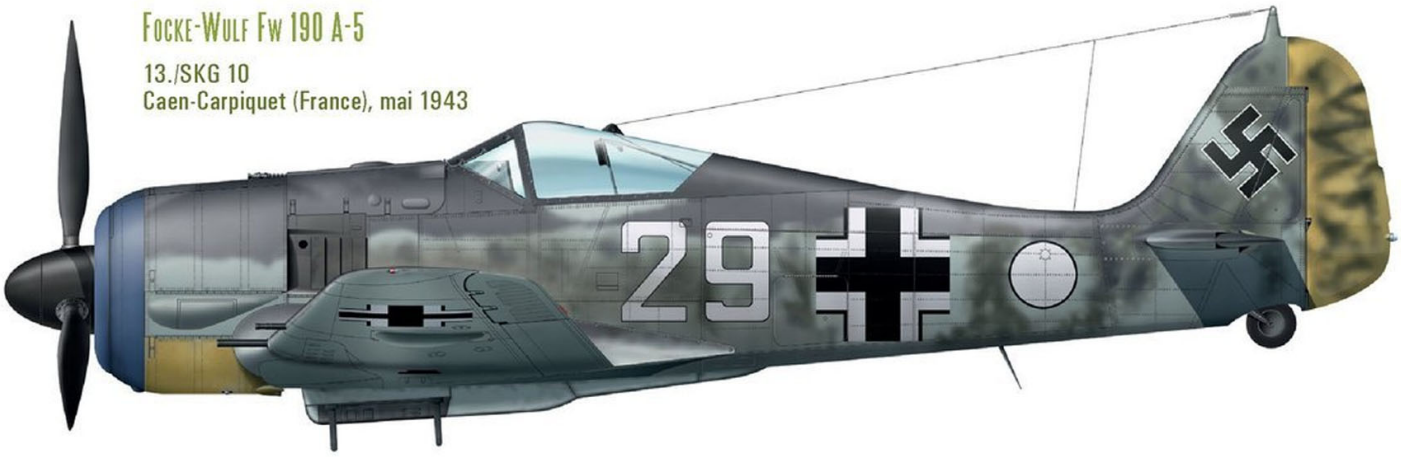
[12] PRO, Air 50/39/27.

[13] *WW2 People's War* – BBC History, octobre 2014.

[14] C. Goss, *op. cit.*

▶ Un Fw 190 A-3 de la 13./SKG 10 à Caen-Carpiquet en mai 1943. (E-N Archives)

◀ Le Fw 190 A-4/U8 posé par erreur à Manston par l'*Unteroffizier* Heinz Ehrhardt de la 2./SKG 10 le 20 mai 1943. Le badigeon noir mat a été appliqué à la va-vite, ne laissant apparaître que le code tactique (« 9 » rouge) et le *Werknummer* (5843). L'appareil sera pris en charge par le *Royal Aircraft Establishment* de Farnborough avant de finir tragiquement sa carrière à l'*Air Fighting Development Unit* le 25 juillet 1943. (Collection de l'auteur)



Focke-Wulf Fw 190 A-5
13./SKG 10
Caen-Carpiquet (France), mai 1943

J'avais été touché. Après avoir largué ma bombe, j'ai mis le cap sur la Manche et la France. J'ai signalé par radio que je tentais de m'approcher le plus possible de la côte française. Après un petit moment, mon moteur a serré ; l'hélice continuait à mouliner, mais le compte-tours était à zéro. Je volais à basse altitude et n'avais donc aucune possibilité de reprendre de l'altitude pour sauter. Je me suis préparé à un amerrissage forcé – une procédure que nous avions répétée un millier de fois et validée… en théorie.

« Tandis que le Focke-Wulf perdait de l'altitude, j'essayais de me maintenir à l'horizontale. Quand j'ai compris que le taxi voulait brutalement plonger, j'ai tiré sur le manche pour toucher l'eau la queue la première. Grâce à ce réflexe, le taxi ne s'est pas retourné. J'avais préalablement détaché mon harnais et arc-bouté mon bras gauche sur le tableau de bord. Quand le Fw 190 a heurté l'eau le nez en avant, ma tête a cogné le tableau de bord, et je n'ai recouvré mes sens qu'une fois sous l'eau – toujours assis sur mon siège. Je me suis extrait de l'habitacle et ai nagé jusqu'à la surface. J'avais été capable de penser à me sortir de là – donc, j'étais vivant. Je ne sais pas ce qui m'a sauvé ; peut-être avais-je un ange gardien ? »

Des gardiens, pas forcément angéliques, Kanngeter va en connaître d'autres avant d'être rendu à la vie civile en 1947.

JUIN 1943
DERNIÈRES MISSIONS SUR L'ANGLETERRE

Aux premières lueurs du 2 juin, 17 *Jabos* du II./SKG 10 s'en prennent à Ipswich et Felixstowe, non sans succès, notamment sur le second objectif, où des bombes ont touché une fonderie et un gazomètre. Cependant, à Ipswich, le *Leutnant* Hans Schate (4./) percute une grue en voulant passer sous une ligne à haute tension ; il est tué sur le coup.

Le 4 juin, le IV./SKG 10 exécute sa dernière mission au-dessus de l'Angleterre, quand 18 de ses appareils frappent Eastbourne, où ils tuent 7 civils et en blessent 33 autres ; deux Fw 190 sont atteints par la DCA, qui touche un pilote et abat le *Gruppen-Adjutant*, le *Hauptmann* Kurt Hevler (†).

Le 6 juin, le II./SKG 10 agresse une nouvelle fois la ville martyre d'Eastbourne, décrite par le ministère de l'Intérieur britannique comme « la ville la plus attaquée de la région Sud-Est », détruisant la bibliothèque municipale et faisant 7 morts et 43 blessés, pour la perte d'un pilote abattu par le N° 41 *Squadron*. Un témoin raconte la scène **[15]** :

« Juste avant le raid, je discutais avec un servant de DCA sur le bord de la falaise, à côté du conteneur ferroviaire qui abritait notre radar. Par-dessus son épaule, j'ai vu un alignement de chasseurs ennemis prendre de l'altitude depuis le niveau de la mer et franchir la côte à deux cents mètres plus à l'est. En grimpant, les avions ont largué leurs bombes, qui semblaient suivre chaque appareil comme si elles étaient remorquées. L'artilleur s'est retourné pour voir ce qui se passait, puis il a couru vers sa tranchée pour s'emparer d'un Bren. Il a tiré deux rafales sans effet. […]

« Même avec le Type 42, il était impossible de détecter les avions arrivant au niveau de la mer avant qu'ils ne soient à moins de 15 km de la station. Cela ne laissait que deux ou trois minutes à l'opérateur pour les repérer et en informer la salle de filtrage de Stanmore afin que l'alerte soit diffusée aux autorités locales de défense passive. Compte tenu de la technologie de l'époque, cela signifie que la sirène retentissait juste quand les assaillants attaquaient les défenses côtières. C'était une tactique que les Boches ne pouvaient utiliser que pour des raids "tip and run" sur le front de mer. Les objectifs situés plus à l'intérieur des terres étaient trop bien défendus pour une approche à basse altitude. »

Après cette dernière incursion, les raids « tip and run » cessent brusquement, à la grande surprise des Britanniques. Ils ne tarderont pas à apprendre que, entre le 11 et le 22 juin, la quasi-totalité de la SKG 10 a été transférée en Sicile (voir chapitre suivant), ne laissant en France que le I. *Gruppe*, désormais commandé par le *Hauptmann* Edmund Kraus et qui se spécialise dans les raids nocturnes.

Focke-Wulf Fw 190 A-5 (WNr. 840042)
Feldwebel Franz Kahlhammer
2./SKG 10
Amiens-Glisy (France), juin 1943

▲ Le Fw 190 A-5/U8 (WNr. 2596) de l'*Unteroffizier* Werner Öhne de la 1./SKG 10, *abo* récupéré intact à Manston le 20 juin 1943. Repeint aux couleurs de la RAF et immatriculé PN999, il sera d'abord confié au RAE de Farnborough (où il sera testé par Geoffrey de Havilland Jr. et Jeffrey Quill) avant d'échouer au N° 1426 *Flight*, chargé de présenter les avions ennemis sur les bases de la RAF. Stocké en novembre 1945, il achèvera sa carrière dans le broyeur d'un ferrailleur. (IWM)

QUEL IMPACT ?

Arme tactique par excellence, la Luftwaffe n'a jamais vraiment appréhendé le concept du bombardement stratégique. Pour pallier les insuffisances notoires de ses bombardiers moyens dans ce domaine, elle s'en est remis aux *Jabos* pour semer la mort et la destruction sur le territoire ennemi. Leur emploi au-dessus de l'Angleterre a nettement différé du rôle qui leur a été attribué tant sur le front de l'Est qu'en Méditerranée, où ils ont opéré en appui des troupes au sol – conformément, peut-on dire, à leur statut de chasseurs-bombardiers. C'est-à-dire, dans l'esprit du Haut commandement allemand, comme des *Stukas* évolués, capables de se défendre seuls.

À l'Ouest, les *Jabostaffeln* des JG 2 et 26 se justifiaient par leurs missions très ciblées contre le transport maritime transitant par la Manche ou certains objectifs terrestres dûment identifiés pouvant influer sur le potentiel économique de l'ennemi (centrales électriques, gazomètres, stations radar…). La création de la SKG 10 ressortissait à un autre besoin : celui de frapper la population civile à l'aveugle. Cette escadre a constitué l'arme voulue par Hitler pour riposter aux raids de terreur du RAF *Bomber Command* sur les villes allemandes.

Dès lors, peu importait l'intérêt stratégique d'une localité, pourvu que l'on y semât la mort et la destruction ! Ces *Terrorangriffe* n'avaient pas vocation à retourner la situation militaire, qui commençait alors à sentir le roussi un peu partout où la Wehrmacht était engagée. Ils servaient d'exutoire à un *Führer* totalement obsédé par sa volonté de mettre le peuple anglais à genoux.

Pour autant, ces raids n'ont pas eu que des aspects négatifs – pour les Allemands s'entend.

Ils ont largement plombé l'économie de guerre britannique, contraignant de maintenir sur le sol anglais un nombre important de chasseurs et de batteries antiaériennes (ainsi que tout le personnel affecté aux uns et aux autres) qui auraient été beaucoup plus utiles ailleurs, précipitant l'entrée en service prématurée du Hawker Typhoon et obligeant même l'*Air Ministry* à investir dans le développement d'une version spécifique du Spitfire.

Cette force non négligeable de chasseurs-bombardiers – la SKG 10 comptait 129 appareils au 1er avril 1943 – n'a certainement pas été utilisée au mieux de ses possibilités : entre le 1er janvier et le 6 juin 1943, 65 missions ont été exécutées, représentant environ 670 sorties, soit une moyenne approximative de 10 avions par mission, dont seulement 11 ont inclus 20 avions ou plus ; le record a été atteint le 20 janvier avec 40 appareils engagés, mais l'effort a été divisé en deux expéditions séparées, la seconde ne bénéficiant plus de l'effet de surprise. L'apparition régulière d'une cinquantaine de Fw 190 franchissant en même temps les falaises du Kent au ras de l'herbe aurait permis, en saturant l'espace aérien, de déborder les défenses et de pénétrer plus en profondeur vers des objectifs plus « juteux ».

Le choix d'engager les *Jabos* de nuit a été une erreur majeure, surtout sans formation préalable des pilotes. Dans la mesure où la KG 2 avait été gardée à l'Ouest pour des raids de représailles nocturnes, il aurait été plus judicieux de continuer à engager les *Jabos* de jour pour maintenir les défenses britanniques sur les dents 24 heures sur 24. Mais la principale vertu du Haut commandement allemand n'a certainement pas été la constance dans l'effort.

Sans avoir été anodines, les pertes, qui se sont élevées à 62 pilotes [16] entre mars 1942 et juin 1943, étaient tout à fait supportables par la Luftwaffe à cette période de la guerre et, en tout cas, bien inférieures à celles de la KG 2, qui n'opérait que la nuit. ■

[15] Anonyme – *WW2 People's War* – BBC History, octobre 2014.

[16] Tués ou faits prisonniers sur le sol britannique ou en mer – soit un taux de pertes avoisinant les 11 %.

▶ Le *Feldwebel* Franz Kahlhammer sur l'aile de son Fw 190 A-5 de la 2./SKG 10 à Amiens-Glisy au début de l'été 1943. Le camouflage nocturne n'a pas encore été appliqué. (Collection C. Goss)

Juin 1943 – Juin 1944

VOIR NAPLES ET MOURIR

La tragédie à l'italienne des Jabos

« *Quand nous parvenions à faire décoller quatre avions, deux revenaient pour des problèmes techniques et… un ne revenait pas.* »

Hauptmann Werner Dörnbrack, *Kommandeur* II./Schl.G. 2.

Si les *Jabos* n'ont pu empêcher la chute de la Sicile, leur présence en Italie offre un double avantage à la Luftwaffe. Non seulement elle dispose d'avions performants pour contenir les armées alliées, bloquées sur la « Gustav-Linie », empêtrées à Monte Cassino et bientôt coincées à Anzio-Nettuno, mais elle peut se permettre de ne maintenir sur ce front qu'un minimum d'unités de chasse.

En attendant de poser le pied pour de bon sur le continent européen, les Alliés se préparent à envahir la Sicile. C'est l'opération « Husky », qui est déclenchée le 10 juillet 1943.

JUIN 1943
HORS-D'ŒUVRE À PANTELLERIA

Dans un précédent chapitre, nous avons vu que les deux unités d'assaut engagées en Tunisie, II./Schl.G. 2 et III./SKG 10, se sont réfugiées en Sicile après qu'elles ont été chassées du continent africain à la suite de la reddition des forces de l'Axe le 13 mai 1943. Elles y retrouvent le *Stab*/Schl.G. 2, sous les ordres du *Major* Wolfgang Schenck, basé à Gerbini-Nord, et le I./Schl.G. 2 du nouvellement promu *Kommandeur*, le *Hauptmann* Josef Berlage, à Gerbini-Ost ; toutefois, ce dernier groupe, équipé en Bf 109 F-4/Tp, ne tarde pas à gagner Brindisi pour être transformé sur Fw 190 A-5/U8 et F-3.

Cependant, ces formations ne sont pas arrivées en Sicile pour se reposer. Malte est leur nouvelle destination. Les opérations reprennent sur une grande échelle le 21 mai 1943 quand 28 Fw 190 du II./Schl.G. 2, armés soit d'une bombe SC 500 soit d'un conteneur AB 500, et 21 du III./SKG 10, emportant chacun un conteneur AD 500 (bombes pénétrantes à fragmentation), s'envolent à destination de ce que les Allemands pensent être le tremplin allié pour l'invasion de la Sicile. Toutefois, la mission tourne rapidement à la confusion. Le *Kommandeur* III./SKG 10, le *Hauptmann* Fritz Schröter, fait demi-tour à mi-chemin à cause d'ennuis de moteur ; sa radio étant tombée en panne, il ne peut informer les autres des raisons de son retour. Déconcertés, sept pilotes larguent leur bombe en mer et le suivent ! Ils ne sont pas les seuls : cinq appareils connaissent aussi une avarie et sont contraints de revenir prématurément. Il ne reste plus que les huit avions de la 11./SKG 10 (*Oberleutnant*

La Luftwaffe en Italie (1943 - 1944)

Situation des *Schlachtgruppen* en Méditerranée 10 juillet 1943			
Schl.G. 2			
Stab	Maj W. Schenck	3 A-5/U3[a]	Trapani-West (Sicile)
I./	Hpt J. Berlage	25 A-5/U8	Milis (Sardaigne)
		12 F-3	
II./	Hpt W. Dörnbrack	15 A-5/U3	Alghero (Sicile)
		6 A-5/U8	
		3 F-3	
SKG 10			
Stab	Maj G. Tonne	4 A-5/U8	Gerbini (Sicile)
II./	Hpt H. Viedebantt[b]	3 A-4/U8	Gerbini
		17 A-5/U8	
III./	Hpt F. Schröter	2 A-4	San Pietro (Sicile)
		12 A-5	
IV./	Maj H. Schumann	1 A-4	Gerbini
		24 A-5	

[a] Les effectifs sont donnés au 1er juillet.
[b] La situation de l'état-major de ce groupe est assez floue. Le Hauptmann Helmut Viedebantt est indiqué commandant provisoire entre le 17 mai et le 14 août 1943, tandis que le Hauptmann Hans-Jobst Hauenschild est signalé comme commandant provisoire entre le 1er juin et le 22 août, puis commandant à titre définitif.

Othmar Simon) pour accomplir la mission. Ils tombent sur des Spitfire, qui en abattent un alors qu'il bombarde l'aérodrome de Takali. Le II./Schl.G. 2 du *Hauptmann* Werner Dörnbrack attaque Hal Far et perd deux Focke-Wulf, dont un s'écrasera au retour sur un terrain de secours en Sicile.

Cette mission met en relief les difficultés de maintenance qui accablent les unités de la Luftwaffe massées sur les petits aérodromes de Sicile. Dörnbrack apporte sa confirmation : « Aucun pilote ne pouvait se fier à son avion. Chacun s'intéressait davantage aux instruments de son tableau de bord qu'à ce qui se passait autour de lui. »

Le 11 juin, après un pilonnage en règle de la part de la flotte britannique, les Alliés s'emparent de Pantelleria sans y rencontrer la moindre résistance. Les quelques tentatives des Fw 190 de bombarder l'escadre ennemie au large de l'île ne connaissent que peu de succès : un navire de transport et douze barges sont coulés au prix de trois avions détruits et deux tués, abattus par des Spitfire américains.

Comme on l'a vu dans un chapitre précédent, devant la menace que fait peser la perspective d'un débarquement allié en Italie, Hitler n'hésite pas à interrompre l'opération « Zitadelle » pour renforcer ses défenses en Méditerranée. Le reste de la SKG 10 (moins le I. *Gruppe* demeuré en France) fait mouvement sur Gerbini le 22 juin.

Le 2 juillet, les Alliés commencent une campagne intensive de raids aériens contre les aérodromes siciliens. Le 5, le III./SKG 10 tente d'en intercepter un qui vise l'aérodrome de Gela : Schröter et le *Leutnant* Schäfer abattent tous les deux un Spitfire, mais deux pilotes allemands sont tués et un blessé.

Le 10 juillet débute l'opération « Husky ».

◤ Des Fw 190 F-8 de la 1./SG 4 rentrent d'une sortie au-dessus de l'Italie, probablement à Rieti en mai 1944. En dehors d'un court passage du I./JG 2, les I. et II./SG 4 seront les seuls *Gruppen* de la Luftwaffe équipés en Focke-Wulf Fw 190 à se battre sur le théâtre méditerranéen. (E-N Archives)

▶ Ce A-5 (« K blanc », WNr. 1339) de la 9./SKG 10 est tombé aux mains des Américains à Gela-Ponte Olivo le 12 juillet 1943. Il porte un camouflage de type européen avec le dessous du capot jaune, mais aussi les bandes blanches du théâtre méditerranéen autour du fuselage et sous les saumons d'aile. (E-N Archives)

Focke-Wulf Fw 190 A-5/U3 (WNr. 5853)
7./SKG 10
San Pietro (Sicile), été 1943

10 JUILLET – 17 AOÛT 1943 CENT JOURS À PALERME (MOINS CINQUANTE-SEPT)

Le premier jour du débarquement, la SKG 10 et la Schl.G. 2 effectuent respectivement cinq et trois missions, coulant quatre navires alliés et en endommageant six autres pour la perte de seulement quatre appareils, faisant un disparu (*Major* Gerhard von Kaldenberg) et un prisonnier. À propos du pilote disparu, le *Staka* 14./SKG 10, l'*Oberleutnant* Erwin Busch [1], précisera : « Au début du mois de juillet 1943, on m'avait affecté comme "adjoint" un *Major* de 35 ans qui n'avait connu que des postes en état-major et n'avait jamais piloté un avion de combat de toute la guerre. Bien que de deux grades supérieur à moi et descendant d'une baronnie de longue lignée, il m'avait expliqué avec une certaine humilité qu'il était là pour apprendre. Nous l'avons perdu à sa première mission, vraisemblablement victime de la DCA. » Son corps sera retrouvé quelques jours plus tard sur une plage près de Gela ; il sera promu au grade supérieur à titre posthume.

Le rôle du I./Schl.G. 2 dans la campagne de Sicile sera inexistant. Ayant dû faire face à la destruction de 17 de ses appareils sur le terrain de Milis (Sardaigne) lors d'un raid allié le 3 juillet, il est muté à Aquino (sud de Rome) le 17 juillet, où ses derniers appareils en état sont versés à d'autres unités ; il attendra en vain d'être rééquipé à Ottana (Sardaigne) fin juillet [2].

▼ Un armurier prépare une bombe SC 250, tandis que le Fw 190 A-5 du III./SKG 10, au second plan, a déjà été armé pour une prochaine mission. À gauche, des bombes à fragmentation SD 70 de 70 kg et, derrière, des caisses en bois transportant des conteneurs AB 500-1 à sous-munitions et un chariot de levage pour arrimer les bombes sous les avions. (PK)

Parmi les avions abandonnés en Sicile figure ce G-3 (DN+FV, WNr. 160022) capturé par les troupes US à Montecorvino ; l'appareil était en cours de livraison à la SKG 10. (E-N Archives)

Les Allemands ne sont pas décidés à céder la Sicile sans combattre et organisent une contre-attaque visant les têtes de pont le 11 juillet. Les *Jabos* interviennent à diverses reprises, coulant le LST-158 devant Licata, mais perdant trois pilotes.

Le 12 juillet, les Fw 190 s'en prennent aux colonnes blindées qui s'enfoncent en profondeur vers le centre de l'île, mais déplorent la destruction de neuf appareils à la DCA. Le lendemain, le III./SKG 10 reçoit l'ordre de saborder ses avions indisponibles et de mettre les autres à l'abri à Gerbini. Le IV./SKG 10 se réfugie à Aquino (Italie). Aucune mission n'est exécutée ce jour-là.

Nous n'allons pas détailler tous les changements de terrain et toutes les opérations des *Schlachtgruppen* afin de nous concentrer sur les événements les plus significatifs. Il est nécessaire de préciser que dans aucune campagne menée par la Luftwaffe, même dans les pires heures du front de l'Est, ses unités ont été contraintes de changer aussi souvent de base !

Le 15 juillet, le *Kommodore* de la SKG 10, le *Major* Günther Tonne [3], se tue en décollant de Vibo Valentia, le terrain de travail des unités basées à Aquino. Officiellement, il a été victime d'une panne de moteur, mais des témoins oculaires affirment qu'il a heurté un arbre.

Quoi qu'il en soit, sa disparition ne fait rien pour améliorer le moral des *Schlachtflieger* confrontés à de continuels déménagements, qui ont un effet négatif sur la disponibilité des avions, à une DCA omniprésente et à la pesante supériorité aérienne de l'aviation alliée. En outre, les deux unités d'assaut subissent de plein fouet l'inefficacité de la logistique qui les prive de réservoirs supplémentaires, de matériel de piste et même de bombes. Mais elles endurent aussi les récriminations du commandant de la *Luftflotte* 2, le *Generalfeldmarschall* Wolfram von Richthofen, qui en vient à menacer Wolfgang Schenck de passer en conseil de guerre pour insubordination. Fritz Schröter explique fort bien les raisons de la frustration du *Chef der Luftflotte* 2 [4] :

« À partir de l'été 1943, l'ennemi jouissait d'une complète supériorité aérienne, tandis que nos propres chasseurs et chasseurs-bombardiers étaient trop peu nombreux. Les effets de la pénurie de carburant se faisaient souvent sentir, de sorte que nos missions devaient être réduites, alors que les raids aériens ennemis détruisaient beaucoup de nos avions au sol. Les cratères creusés dans les pistes nous coûtaient des pertes au décollage et à l'atterrissage. Certains jours, il arrivait que nos unités ne pussent pas exécuter une seule mission. Pendant cette période, les unités de chasse étaient trop occupées à se défendre et, de ce fait, elles ne parvenaient plus à nous fournir une escorte. »

Le poste de Tonne est repris par le *Major* Heinz Schumann [5], lui-même remplacé par le *Hauptmann* Götz Baumann à la tête de la IV./SKG 10.

Au sol, en dépit d'un commandement désuni et de graves erreurs tactiques, les Alliés progressent et prennent Palerme, la capitale de la Sicile, le 22 juillet, puis les aérodromes de Trapani et de Marsala, repoussant les forces de l'Axe dans un réduit au nord-est de l'île. Les unités d'assaut, qui ne cessent de changer de base au gré de l'évolution de la situation, voient leurs effectifs fondre comme neige au soleil. Fin juillet, le IV./SKG 10 n'a plus un seul avion et doit être replié à Crotone pour être reconstitué. Le III./SKG 10 gagne Capoue le 14 août pour recevoir 55 A-5/U8 avant de rejoindre Montecorvino. Le *Stab*/Schl.G. 2, qui a perdu tous ses appareils, reflue à Ottana, où il retrouve le I. *Gruppe* tout aussi démuni que lui.

[1] Il a commencé sa carrière comme *Unteroffizier* à la 9./JG 26 et la termine comme *Oberleutnant* et *Staka* 6./SG 4 avec un palmarès de 8 victoires.

[2] La répartition des unités d'assaut en Méditerranée est particulièrement embrouillée, et les documents officiels sont souvent contradictoires. Nous offrons une vue aussi précise que possible, mais qui pourra être remise en cause par d'autres archives.

[3] Il recevra les Feuilles de chêne à titre posthume (RK 05.10.41) ; il comptait plus de 300 missions de guerre et une vingtaine de victoires aériennes. Né en 1916, il avait fait toute sa carrière dans les *Zerstörer* et les *Jabos*.

[4] *Focke-Wulf Fw 190, Volume Two* – J. R. Smith & E. Creek – Ian Allan, Hersham, 2012.

[5] Alors âgé de 29 ans, il a débuté dans la chasse avec la Légion Condor et obtenu la *Ritterkreuz* (18.03.41) après sa 20e victoire avec la JG 2. Avec le grade de *Hauptmann*, il prend le commandement du II./SKG 10 le 01.01.43.

Le débarquement des Alliés dans le nord de la Sicile, à Sant'Agata di Militello, le 8 août contraint le *Generalfeldmarschall* Albert Kesselring, qui a pris le commandement général en Sicile, d'ordonner le repli de toutes les forces de l'Axe de l'autre côté du détroit de Messine.
Le 8 août 1943, trois appareils du II./SKG 10 bombardent l'USS *Philadelphia* (CL-41) ; en dépit des dires de l'*Oberfeldwebel* Willi Müller, le croiseur américain n'a pas été touché. Le groupe renouvelle l'opération à trois reprises dans la journée, mais perd trois avions et deux tués sans résultat en contrepartie. Le 9 août, le II./SKG 10 est un peu plus chanceux en endommageant gravement le LST-318 (4 080 t.) ; il sera abandonné le lendemain.
La prise de Messine le 17 août marque la fin de la conquête de la Sicile. Même si les Alliés peuvent être satisfaits d'avoir bouclé le dossier sicilien en 38 jours, la cascade de déficiences stratégiques et tactiques, les luttes d'ego au plus haut niveau et les rivalités inter-Armes ont permis le repli en bon ordre de plusieurs dizaines de milliers de soldats italiens et allemands avec leur matériel lourd, qui, maintenant, attendent leur débarquement sur le continent.

18 AOÛT – 2 SEPTEMBRE 1943
LES HÉLICES DE CAPOUE

Le 18 août 1943, les unités d'assaut présentes en Méditerranée sont réparties comme suit :

Stab/Schl.G. 2	Ottana (Sardaigne)	sans avion
I./Schl.G. 2	Ottana	sans avion
– II./	Ottana	
Stab/SKG 10	Montecorvino (Italie)	sans avion
II./SKG 10	Crotone (Italie)	
III./SKG 10	Capoue (Italie)	
IV./SKG 10	Crotone	sans avion [a]

[a] en attente de son transfert à Coulommiers, où il recevra 33 Fw 190 G-3 neufs

Les Allemands s'attendent maintenant, bien évidemment, à un débarquement en Italie ou en Sardaigne. Kesselring décide que, si cette dernière est visée, tous les *Jabos* seront transférés dans l'île.
Pendant ce temps, les deux *Gruppen* du SKG 10 en état d'intervenir harcèlent les ports siciliens d'où la future flotte d'invasion partira, en particulier celui d'Augusta.
Cependant, les Alliés ont pris parti pour un débarquement en Italie, ou plutôt deux : les Britanniques, en premier, le 3 septembre à Reggio de Calabre, suivis, six jours plus tard, par les Américains à Salerne, 250 km plus au nord, afin de couper la retraite aux Allemands.
Kesselring, toujours *Chef der Luftflotte* 2 et maintenu dans sa fonction d'*Oberbefehlshaber Süd* (commandant en chef Sud), opte pour une stratégie défensive sur des lignes fortifiées préparées à l'avance, qui vont ralentir la progression des Alliés et les contraindre à livrer une véritable guerre d'usure, voire une sorte de « guerre des tranchées » (comme à Monte Cassino).
Le 1er septembre, Fritz Schröter, transféré à l'état-major du nouveau *General der Jagdflieger*, est remplacé par le *Hauptmann* Werner Dedekind à la tête du III./SKG 10.

3 – 8 SEPTEMBRE 1943
DIVORCE À L'ITALIENNE

Le 3 septembre 1943 à Reggio de Calabre, les hommes de la *Eighth Army* de Montgomery sont les premiers soldats alliés à fouler le sol de l'Europe continentale, un peu plus d'un an après les Canadiens à Dieppe, mais avec beaucoup plus de réussite. Si les *Jabos* réagissent immédiatement, Kesselring est convaincu qu'il ne s'agit que d'une diversion et que le véritable débarquement aura lieu plus au nord. Difficile d'être plus clairvoyant ! Le 4 septembre, les autorités italiennes négocient en secret un armistice avec les Alliés.

Situation des Jabos en Méditerranée - 1er septembre 1943			
Schl.G. 2			
Stab	Maj W. Schenck	-	Ottana (Sardaigne)
I./	Hpt J. Berlage	-	Ottana
II./	Hpt W. Dörnbrack	28 A-5/F-3	Ottana
SKG 10			
Stab	Maj H. Schumann	-	Montecorvino (Italie)
II./	Hpt H-J. Hauenschild	27 A-5	Crotone (Italie)
III./	Hpt W. Dedekind	41 A-5	Capoue (Italie)

Après quelques opérations coûteuses (2 pilotes tués et 1 disparu) au cours des deux premiers jours, les unités d'assaut sont rapidement repliées plus au nord pour anticiper un débarquement dans le secteur de Naples. La Schl.G. 2 se retire à Plaisance (entre Milan et Parme).
Le 8 septembre 1943, l'Italie sort officiellement de la guerre – ou presque. Le pays se trouve coupé en deux : tandis que le Sud est aux mains des forces alliées, qui reconstitueront une aviation cobelligérante, le Nord est occupé *manu militari* par les Allemands, qui aideront à la création de l'Aviazione della Repubblica Sociale Italiana. La conquête du pays est loin d'être terminée pour les Alliés.

9 SEPTEMBRE – 17 OCTOBRE 1943
PANIQUE EN ITALIE

Le 9 septembre, troupes américaines et britanniques débarquent à Salerne. La réaction de la Luftwaffe est immédiate et vigoureuse… mais avec les moyens du bord, largement insuffisants pour empêcher une rapide avance des Alliés en direction de Naples. C'est la panique, et le III./SKG 10 reçoit l'ordre de dynamiter 29 de ses Fw 190 indisponibles disséminés autour de la capitale de la Campanie (Capoue, Montecorvino, Eboli, Avellino et Benevento). On pourrait supposer que le groupe a été transféré sur une base jugée plus sûre, mais à vrai dire, aucun document ne l'atteste ; quoi qu'il en soit, il est désormais hors jeu. Quant au II./SKG 10, très exposé dans le « talon de la botte », il est transféré à Guidonia, près de Rome. Cela ne va trop lui réussir, car, le lendemain, il perd son *Kommandeur*, Hans-Jobst Hauenschild, descendu par des Spitfire au-dessus de Salerne ; il semble qu'il n'ait pas été remplacé avant le 18 octobre.
Pour les *Schlachtflieger*, les succès sont rares et les pertes non négligeables. Ils n'ont manifestement pas les moyens de s'opposer à la progression des forces ennemies qui, début octobre, contrôlent désormais tout le sud de l'Italie et arrivent au pied de la première ligne de défense de Kesselring : la « Volturno-Linie », au nord de Naples. Ils devront encore franchir la « Barbara-Linie » et la « Reinhard-Linie » avant d'arriver devant l'abbaye du mont Cassin et la « Gustav-Linie ». La route de Rome s'annonce longue.
Puisqu'il est question de pertes, chiffrons-les : entre le 4 septembre et le 17 octobre 1943, la SKG 10 a laissé onze tués et disparus et le II./Schl.G. 2 deux tués. Werner Dörnbrack : « Nous nous battions dans des conditions qui ne cessaient d'empirer. Un ennemi omniprésent dans le ciel, une DCA dense et précise, et toujours une logistique déficiente qui ne permettait pas de gonfler notre potentiel. Quand nous parvenions à faire décoller quatre avions, deux revenaient pour des problèmes techniques et… un ne revenait pas. Nos pertes n'étaient pas inquiétantes en nombre absolu, mais elles représentaient un pourcentage important par rapport à nos moyens engagés. »

Le « 9 noir » de la 2./SG 4 se fait guider par un mécano pour se rendre sur la piste. Les appareils de la SG 4 ont reçu une couche de couleur sable par-dessus le camouflage de base, qui a eu pour effet d'oblitérer le svastika sur la dérive. (PK)

À la mi-octobre, les I./Schl.G. 2 et III./SKG 10 sont envoyés à Graz (Autriche) afin d'être rééquipés ; le *Stab*/SKG 10 est également replié (probablement à Coulommiers) pour la même raison.

18 OCTOBRE – 31 DÉCEMBRE 1943
CHANGEMENT DE DÉNOMINATION

À la suite de la réorganisation des *Schlachtgruppen* (voir Chapitre III), il ne reste plus en Italie que les deux groupes et le *Geschwaderstab* de la nouvelle SG 4 :

Stab	Maj H. Brücker	ex-*Stab*/Schl.G. 2	Plaisance
I./	Maj W. Dörnbrack	ex-II./Schl.G. 2	Guidonia
II./	Hpt G. Walther	ex-II./SKG 10	Guidonia

À cette époque, les deux *Gruppen* commencent à percevoir des Fw 190 G-3, mais ils conserveront leurs A-4 et A-8 pendant plus d'un an encore. Le 1er décembre, le *Hauptmann* Heinrich Zwipf, un ancien des *Stukas*, succède à Dörnbrack, muté à l'état-major du *General der Schlachtflieger*.

Ce même jour survient au II./SG 4 une mésaventure proche de celle qu'a connue le IV.SKG 10 au mois de juillet. L'*Oberstleutnant* Wilfried von Müller-Rienzburg, âgé de 38 ans, a été affecté au *Stab* II./SG 4 au début du mois de novembre pour « rafraîchissement » avant de prendre en charge la SG 4, selon ses propres dires [6]. Cependant, l'histoire se termine mieux que pour Gerhard von Kaldenberg, car, après avoir été touché par des tirs venus du sol, il se pose train rentré sur une rive du Sangro et est fait prisonnier.

Le 6 décembre, le I./SG 4, qui ne dispose plus que 10 appareils en état, est replié à Plaisance pour y être recomplété.

[6] Il avait quitté son dernier poste opérationnel au *Stab* II./JG 77 avant la Bataille d'Angleterre. Il est crédité de trois victoires, mais nous n'avons pu en retrouver que deux, et il ne semble pas qu'elles aient été confirmées.

L'année 1943 s'achève sur la remise de la *Ritterkreuz* à Heinrich Zwipf pour sa 500e (600e ?) mission. Depuis la création de la SG 4, les pertes humaines ont été limitées à la capture de Müller-Rienzburg ; en ce qui concerne les victoires, la moisson a été tout aussi maigre pendant ce même laps de temps : seulement 9 ont été homologuées (5 à la 6./ et 4 à la 4./).

JANVIER – MARS 1944
ROME, VILLE OUVERTE

Au 1er janvier 1944, la situation est la suivante :

Stab/SG 4	Maj H. Brücker	7 F-3	Plaisance
I./SG 4	Hpt H. Zwipf	1 G-3 [*]	Plaisance
II./SG 4	Hpt G. Walther	16 G-2/G-3	Guidonia

[*] En cours de rééquipement (33 G-3, 5 G-2 et 3 A-6 arrivent dans le courant du mois).

Au début du mois de janvier 1944, la totalité de la SG 4 est déplacée à Viterbo (au nord de Rome). Ce déménagement et le mauvais temps perturbent son activité (encore que pour le I. *Gruppe*, celle-ci est nulle).

Cependant, le 22 janvier, une nouvelle menace – qui prend Kesselring et les Allemands par surprise – se fait jour à Anzio et Nettuno, où les Alliés débarquent (opération « Shingle ») pour contourner la « Gustav-Linie » (six jours après le début de l'assaut donné au mont Cassin). Or, malgré la faiblesse de la réaction allemande (la Luftwaffe n'interviendra pas avant six heures), la pusillanimité du commandement allié transformera ce qui aurait dû être une marche triomphale sur Rome en un bourbier sanglant sur les plages de débarquement.

Le front italien (janvier - juillet 1944)

À partir du 23 janvier, la SG 4 monte au moins deux expéditions journalières sur la tête de pont avec, parfois, une escorte de chasse. Elle vise plus particulièrement les cargos et les barges qui déversent continuellement du matériel lourd sur les plages. Le mauvais temps et la réaction de la chasse britannique parasitent l'exécution des missions. Le 29 janvier, un *Landing Craft* de 800 t. est coulé par le II./SG 4. Régulièrement, des pilotes et des avions du III./SG 4, alors basé à Beaumont-sur-Oise, font des rotations en Italie, tandis que d'autres, appartenant surtout au I. *Gruppe*, remontent dans le sud de la France pour effectuer des patrouilles côtières en Méditerranée.

En février 1944, la SG 4 répartit son activité entre les plages de débarquement et Monte Cassino, frappant les concentrations de troupes et les colonnes de ravitaillement.

Une interception Ultra datée du 7 mars indique la présence de 62 Fw 190 (dont 54 disponibles) et 82 pilotes (dont 38 disponibles) à la SG 4. Le 10 mars, le I./SG 4, désormais reconstitué, s'installe à Rieti. Pendant tout le mois, la *Schlachtgeschwader* s'active au-dessus de Nettuno et du mont Cassin ; elle perd 5 tués (dont 3 abattus par des Spitfire à Nettuno le 20 mars) et ne remporte qu'une unique victoire.

[7] Dörffel est un ancien des *Schlachtgruppen* ayant rejoint la 5.(*Schl.*)/LG 2 en mai 1940. Il a été décoré de la *Ritterkreuz* (21.08.41) et des Feuilles de chêne (14.04.43) et interdit de vol après sa 1 001e mission de guerre (07.10.43). Il sera crédité de 1 004 missions et d'au moins 30 victoires ; promu *Oberstleutnant* à titre posthume.

◀ Un Fw 190 F-8 de la 1./SG 4 roule vers la piste avant de s'envoler pour une nouvelle mission, probablement à Rieti, en mai 1944. L'angle de prise de vue permet de clairement distinguer le camouflage particulier adopté par cette *Schlachtgeschwader*, qui oblitère la croix gammée sur la dérive, la bande blanche du théâtre d'opérations qui s'arrête à mi-hauteur du fuselage, l'insigne sur le nez et la bombe SC 250 sous le ventre. (PK)

▲ Un Fw 190 de la 1./SG 4 en cours de ravitaillement. Cette photo fait probablement partie d'un reportage d'une *Propagandakompanie* réalisé sur l'aérodrome de Rieti en mai 1944. (PK)

AVRIL – JUIN 1944
LA FIN DE L'AVVENTURA

Le 7 avril, Heinrich Zwipf est abattu par des Kittyhawk du N° 112 *Squadron* et se tue dans un atterrissage d'urgence près de Rieti, mais son groupe s'est sérieusement rebiffé, ne revendiquant pas moins de 5 appareils alliés (seuls 2 ont été effectivement perdus). Le *Hauptmann* Werner Dörnbrack est rappelé pour reprendre le commandement du I./SG 4 (28 avril). Le 20 avril, les Kittyhawk du N° 250 *Squadron* ravagent l'aérodrome de Rieti, détruisant ou endommageant fortement 16 Fw 190.

Le 1er mai, le II./SG 4 migre de Viterbo à Plaisance pour être recomplété. Au début du mois, le poste de *Kommodore* est offert au *Major* Georg Dörffel [7]. Le 18 mai, le *Kommandeur* II./SG 4, le *Hauptmann* Gerhard Walther, qui a été décoré de la *Ritterkreuz* le 26 mars, est abattu par un Spitfire au-dessus de Nettuno. Sautant hors de son habitacle, sa tête heurte l'empennage, et il est tué sur le coup ; crédité d'au moins 300 missions de guerre et d'une victoire, il sera promu *Major* à titre posthume. Il est remplacé par le *Hauptmann* Friedrich-Wilhelm Strakeljahn.

Coup dur pour la SG 4 le 21 mai : malgré la présence d'une escorte du III./JG 53, pas moins de sept de ses pilotes sont tués ou portés disparus à la suite d'une intervention musclée de Spitfire entre Monte Cassino et Rome.

Les effectifs de la *Geschwader* fondent comme neige au soleil et Kesselring est contraint d'avertir les forces terrestres qu'elles ne doivent pas s'attendre à une intervention des *Jabos* ces prochains jours. Cela tombe mal, car, le 23 mai, les Alliés parviennent à briser l'encerclement à Anzio et préfèrent marcher sur Rome plutôt que d'encercler les troupes allemandes ; ces dernières se replient en bon ordre sur une nouvelle ligne de défense.

▼ Le « 1 blanc » était, en théorie, l'avion attribué au *Staffelkapitän* 1./SG 4, l'*Oberleutnant* Heinrich Karras, qui sera porté disparu le 14 mai 1944 lors d'une mission sur Monte Cassino (mais sur un autre appareil). (E-N Archives)

La pression de l'aviation alliée ne laisse aucun répit à la Luftwaffe, traquée jusqu'au-dessus de ses bases arrière, comme le 25 mai quand des B-24 ravagent Plaisance, où ils endommagent 18 Fw 190. Les *Jabos* sont même appelés à faire la « police des airs » et à abandonner leurs missions d'appui tactique pour pallier le nombre insuffisant de chasseurs. C'est le cas le 26 mai, mais si un Spitfire et un P-47 sont revendiqués, trois pilotes sont tués en combat aérien près du lac Bracciano, parmi lesquels Georg Dörffel, dont le parachute ne s'est pas ouvert. Le *Major* Ewald Janssen devient le nouveau *Kommodore* de la SG 4 [8]. Le lendemain, le *Leutnant* Otto Kallenberger (6./) clôt la liste des pertes de la SG 4 en Italie.

Le 29 mai, la *Luftflotte* 2 informe à nouveau l'OKW que les *Schlachtgruppen* ne sont plus à même d'intervenir, ayant été appelés « à d'autres tâches ».

[8] Cet ancien de la Légion Condor a commencé sa carrière avec les *Stukas*, puis l'a poursuivie avec la *Wilde Sau* ; il était *Kommodore* JG 302 depuis fin octobre 1943.

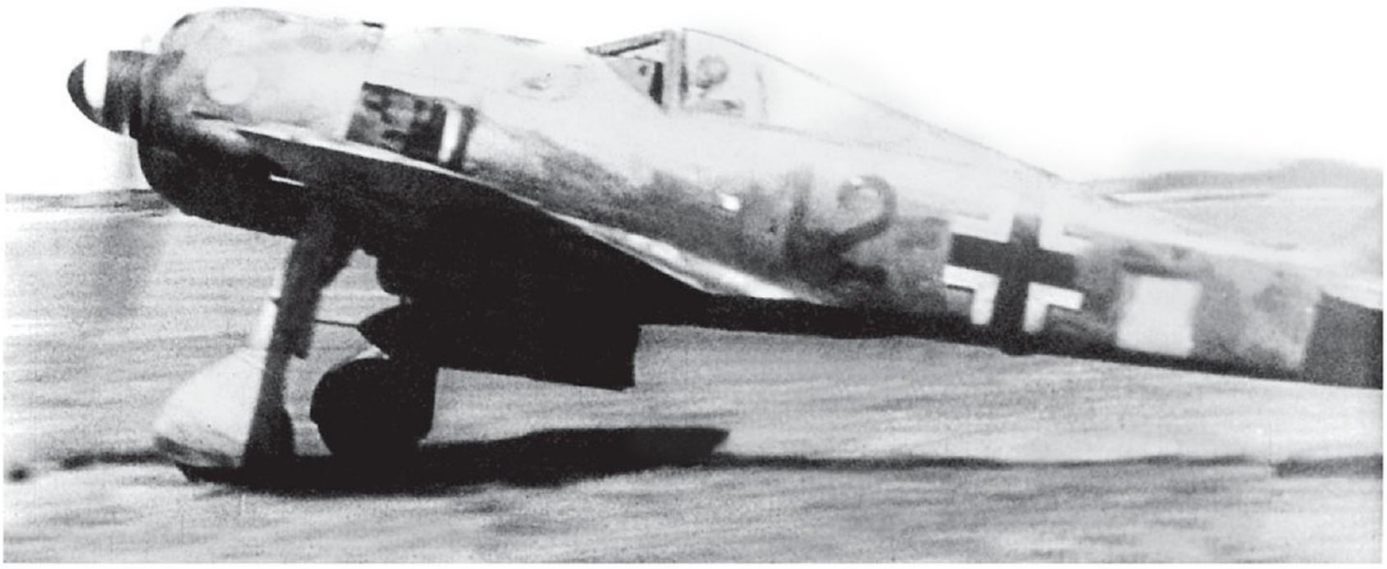
▼ Un F-8 de la 2./SG 4 au décollage de Rieti. Le code tactique était peint en noir. (E-N Archives)

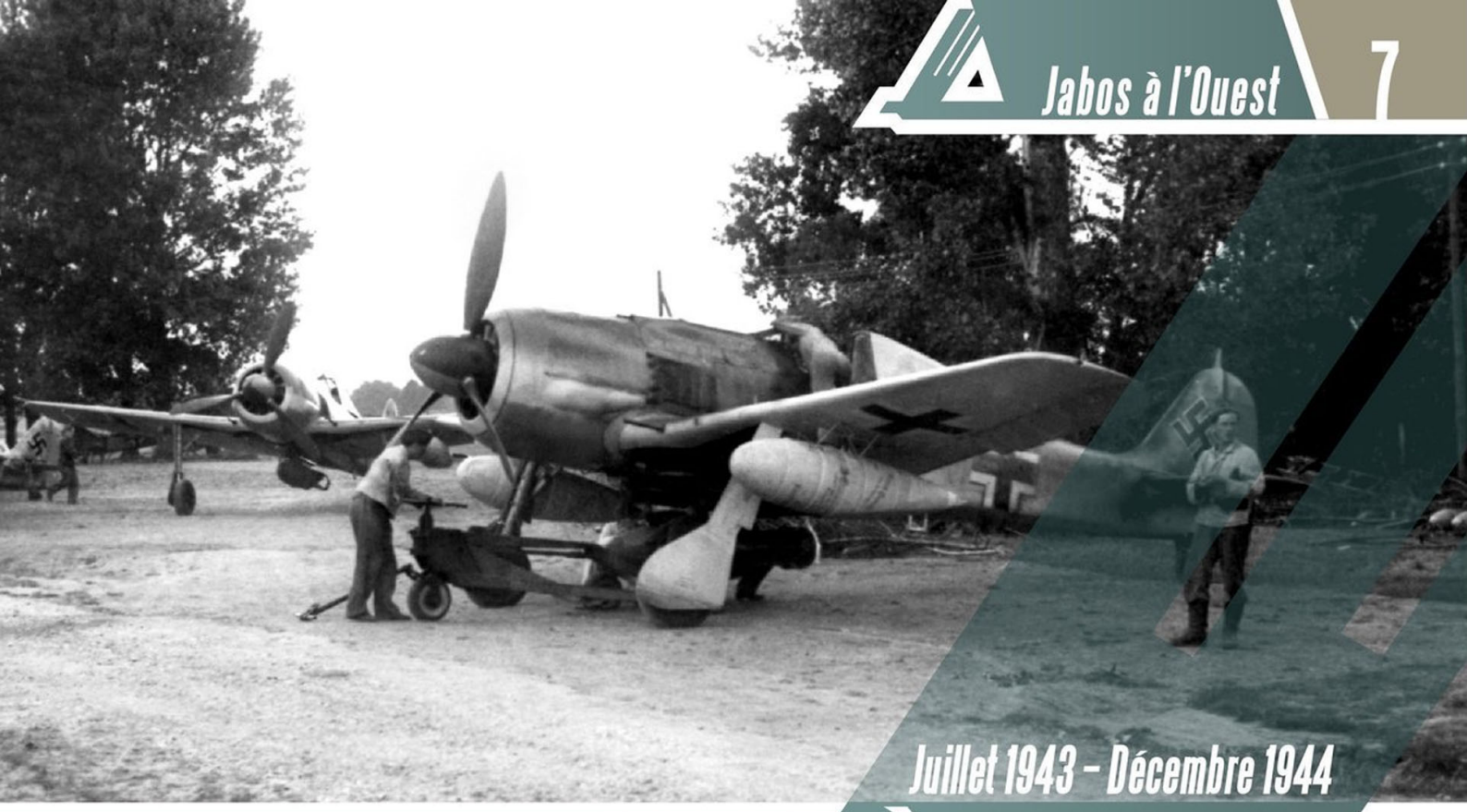
Dans les jours qui suivent, le I./SG 4 est replié à Airasca et le II./SG 4 à Levaldigi, deux bases au sud de Turin, dans le nord de l'Italie.

Au 1er juin, les effectifs de la *Geschwader* s'élèvent à :
- *Stab* : 3 A-6 et F-8
- I./ : 15 A-6 et G-3
- II./ : 27 A-6, F-8, G-3 et G-8

Il s'ensuit une longue période de récupération et de recomplètement des effectifs avant que, à la fin du mois, la SG 4, dans sa totalité, ne quitte l'Italie à destination de la Lettonie, où nous la retrouverons bientôt.

Entre avril et mai 1944, la SG 4 a perdu 26 pilotes tués ou disparus ! Sur le terrain, la contrepartie a été assez maigre, le faible nombre de chasseurs-bombardiers ne parvenant pas à influer sur le cours des événements. Dans les airs, elle a revendiqué 21 victoires, dont deux attribuées à Georg Dörffel. ■





Juillet 1943 – Décembre 1944

JABOS À L'OUEST

Angleterre – Normandie – Allemagne

« Les opérations nocturnes du Focke-Wulf 190 sur Londres ne peuvent pas être considérées comme une grande réussite. Cela n'a été que du bricolage. »

Hauptmann Kurt Dahlmann, *Kommandeur* I./SKG 10

▲ Préparation d'un Fw 190 G-8/R5 du I./SKG 10, vraisemblablement à Tours-West fin juin 1944. On distingue les pipes d'échappement anti-éblouissement. Les *schwarze Männer* (les hommes en noir, autrement dit, les mécanos) s'apprêtent à installer une bombe SC 500 sous le ventre de la machine. (Bundesarchiv Bild – 101I-496-3463-31A/Gehm)

PREMIÈRE PARTIE
JABOS SUR L'ANGLETERRE
JUILLET 1943 – MAI 1944

JUILLET – OCTOBRE 1943
SEUL FACE À L'OUEST

Sur le front de l'Ouest, dans la famille des *Jabos*, il ne reste plus, au 1er juillet 1943, qu'un *Gruppe* dédié aux raids sur l'Angleterre et une *Staffel* un peu particulière :

I./SKG 10	Hpt Edmund Kraus	41 A-4/U8	Rosières-en-Santerre (Somme)
		et A-5/U8	
1./SAGr. 128	Obt Heinz Wurm	9 A-5/U8	Brest-Guipavas (Finistère)

Nous avons brièvement évoqué l'historique de la 1./SAGr. 128 dans le premier tome [1]. Avec sa transformation effective sur A-5/U8 au mois de mai 1943, elle se classe dans la catégorie chasse-bombardement, même si sa fonction première reste la protection des *U-Boote* contre les chasseurs de sous-marins de la RAF ; elle aura néanmoins quelques occasions d'employer des bombes à destination des convois dans la Manche avant d'être rééquipée en Bf 109 G à partir du mois d'octobre.

Pour être complets, il faut également signaler la présence de l'*Ergängzungsstaffel*/SKG 10 [2] à Cognac, sous les ordres du *Hauptmann* Lothar Krutein, chargée de former les futurs pilotes d'assaut des autres groupes ; elle deviendra 3./Erg.Schl.Gr. en septembre 1943. Quant au IV./SKG 10 du *Hauptmann* Götz Baumann, il est toujours en formation à Coulommiers.

En fait, il ne va rien se passer pendant près de quatre mois. C'est d'ailleurs ce qui va inciter la *Luftflotte* 3 à occuper le I./SKG 10 à d'autres tâches, en particulier l'interception des quadrimoteurs américains. C'est ainsi que le 6 septembre, l'*Unteroffizier* Franz Kahlhammer (3./) est crédité d'un B-17 au nord-est de Bresles (Oise) et que, le 5 novembre, l'*Oberfeldwebel* Tirchow (3./) revendique deux autres B-17 près d'Anvers.

Le 1er octobre 1943, Kurt Dahlmann apprend en même temps sa promotion au grade de *Hauptmann* et sa nomination au poste de *Gruppenkommandeur* du I./SKG 10, une unité qu'il connaît bien puisqu'il était *Kapitän* de la 1. *Staffel* depuis le 11 juin.

Le 6 octobre 1943, jour de la prise de fonction de Dahlmann, les choses sérieuses reprennent ; dans la soirée, une vingtaine de *Jabos* frappent l'Est-Anglie.

[1] *Aéro-Journal* hors-série n° 19 : *Fw 190 A – De la Normandie au Niémen* (cf. page 80).

[2] Créée en novembre 1942.

▲ Le *Hauptmann* Kurt Dahlmann, *Kommandeur* I./SKG 10, probablement à Tours, mi-juin 1944. Il porte la *Ritterkreuz* qui lui a été décernée le 11 juin 1944 ; il recevra les Feuilles de chêne le 24.01.45 en tant que *Kommandeur* NSGr. 20. (Collection J-B. FRappé)

◤ L'*Unteroffizier* Franz Kahlhammer (à gauche) de la 3./SKG 10 sera crédité de deux quadrimoteurs, un B-17 de jour et un Lancaster de nuit ! (Collection C. Goss)

Dès lors, les raids s'enchaînent à un rythme élevé. Il faut toutefois attendre le 20 pour que le I./SKG 10 enregistre sa première perte causée par un Mosquito de chasse de nuit.

Les raids de nuit aux commandes d'un monomoteur restent très délicats, malgré certaines améliorations apportées par Dahlmann, comme il l'explique lui-même :

« Un appareil avait été transformé en illuminateur. Le blindage avait été déposé, ainsi que les lance-bombes. De ce fait, on avait pu installer un réservoir supplémentaire, qui, une fois vide, était largué en même temps que les points d'ancrage, ce qui améliorait son aérodynamique. Deux râteliers ETC, destinés à recevoir les marqueurs ou les fusées éclairantes, avaient été logés dans une cavité du fuselage de manière à ne pas produire de traînée. Le revêtement de l'appareil avait été poli, et celui-ci pouvait atteindre 520 km/h au niveau de la mer. Il était utilisé pour la reconnaissance météo, l'observation et l'illumination des objectifs. Moins sujet à devenir la proie des chasseurs de nuit, il pouvait s'attarder au-dessus de l'objectif et ainsi observer le résultat des attaques. »

Dahlmann, pourtant, n'est pas franchement convaincu de l'intérêt des raids nocturnes :

« Les opérations nocturnes du Focke-Wulf 190 sur Londres ne peuvent pas être considérées comme une grande réussite. Cela n'a été que du bricolage. Ce type d'appareil n'avait pas été conçu pour ce genre de mission et ne convenait absolument pas à cette tâche. »

OCTOBRE – DÉCEMBRE 1943 DES RENFORTS PEU PROFITABLES

À la mi-octobre 1943, les *Stab* et III./SKG 10 sont repliés du front italien pour être recomplétés. Le premier, commandé par le *Major* Heinz Schumann [3], s'installe à Coulommiers (Seine-et-Marne), et le second, placé sous les ordres du *Major* Werner Dedekind, se pose à Graz (Autriche).

C'est à cette époque que les unités d'assaut reçoivent une nouvelle dénomination, à savoir :

Stab/SKG 10 : *Stab*/SG 10
III./SKG 10 : III./SG 4
IV./SKG 10 : II./SG 10.

Équipé de 41 Fw 190 G-3, le II./SG 10 fait mouvement sur Venlo (Pays-Bas) début novembre ; il n'y reste que trois semaines avant de partir pour le front de l'Est, en même temps que le *Stab* et son unique… Ju 88 C-6.

Le 8 novembre, le III./SG 4 prend ses quartiers à Beaumont-sur-Oise (actuel Val-d'Oise)… sans avion ; il devra attendre mars 1944 pour toucher ses trois premiers Fw 190 A-7/R6. Le 30 novembre 1943, il est muté à Laon-Athies (Aisne), puis, le 3 février suivant, à Saint-Quentin–Clastres (Aisne). Jusqu'au débarquement allié, il n'effectuera aucune mission de guerre, à l'exception de quelques patrouilles maritimes confiées à la 9. *Staffel* détachée au Luc (Var). Pendant ce temps, le I./SKG 10 poursuit ses sorties nocturnes. Les 20 et 21 octobre, il perd trois pilotes de la 1. *Staffel* au-dessus de Hastings et de Cambridge. En fin de soirée du 20 novembre, huit appareils s'en prennent à Brighton ; l'un d'eux est descendu par un Mosquito, et le pilote fait prisonnier. Deux autres pilotes sont tués les 6 et 8 décembre. Si les résultats des raids sont à peine meilleurs, au moins le taux de pertes est-il en nette régression.

JANVIER – MAI 1944 OPÉRATION « STEINBOCK »

Situation au 01.01.44			
III./SG 4	Maj Werner Dedekind	-	Laon-Athies
I./SKG 10	Hpt Kurt Dahlmann	15 A-5/U8, 17 G-3	Rosières-en-Santerre

Dans la nuit du 18 au 19 novembre 1943, l'*Air Chief Marshal* Arthur T. Harris, « patron » du RAF *Bomber Command*, lance la deuxième de ses trois grandes offensives aériennes stratégiques : la bataille de Berlin. Si le premier raid se solde par un fiasco,

[3] Il se tue le 8 novembre 1943 dans un accident près d'Arlon (Belgique). Âgé de 39 ans, cet ancien de la Légion Condor avait commencé sa carrière dans la chasse avant de prendre le commandement du II./SKG 10 en janvier 1943 ; il avait reçu la *Ritterkreuz* (18.03.41) et comptait 21 victoires. Il est remplacé par le *Hauptmann* Helmut Viedebantt, lui-même remplacé par le *Hauptmann* Götz Baumann à la tête du II./SG 10.

[4] Il a été l'un des pilotes de la fameuse *Jolanthe Kette* en Espagne (cf. *Aéro-Journal* n° 6 – octobre 2008).

[5] *The Last Blitz – Operation Steinbock* – R. MacKay – Red Kite, Walton on Thames, 2011.

[6] Voir aussi *Aéro-Journal* n° 28 (avril 2012) : *6 juin 1944, opération « Overlord »*.

[7] Toujours au Luc.

▶ Un mécano vérifie un Fw 190 G de la 2./SKG 10 (« 6 » brun) avant un départ en mission ; un conteneur antipersonnel AB 250 est déjà en place. La plaque de blindage derrière le siège a été déposée, les pilotes préférant en général sacrifier cette protection qu'ils jugeaient peu utile dans le cadre spécifique de leurs missions au profit d'une visibilité panoramique accrue. (Bundesarchiv Bild – 101I-496-3463-33A/Gehm)

le deuxième, exécuté quatre nuits plus tard, cause de gros dégâts matériels et tue plus de 2 000 personnes.

De leur côté, en représailles à l'agression de leur capitale, les Allemands ont mis au point l'opération « Steinbock », qui se veut une réplique du « Blitz » de l'automne 1940. Le *Generalmajor* Dietrich Peltz, cumulant alors les fonctions de *General der Kampfflieger*, commandant du IX. *Fliegerkorps* et *Angriffsführer England* (chef des attaques aériennes sur l'Angleterre), reçoit les pleins pouvoirs de Göring pour rassembler une flotte de bombardiers conséquente.

Cependant, pour le I./SKG 10, le rythme des missions s'accélère brutalement dès le 2 janvier 1944. Dans la nuit, une vingtaine de Fw 190 attaque plusieurs villes dans le Kent et le Sussex. Deux d'entre eux ne rentreront pas : l'un victime de la DCA, l'autre d'un Mosquito. Trois autres pilotes sont portés disparus au cours des deux semaines suivantes.

Cela n'empêche pas la *Luftflotte* 3 d'utiliser à nouveau ses *Jabos* contre les B-17. Un quadrimoteur est crédité à l'*Unteroffizier* Walter Nikolaus (1./SKG 10) près de Twente le 11 janvier, et un autre à un « équipage » (*sic*) de la même *Staffel* le 29 janvier.

Signalons au passage le remplacement de Dedekind par le *Major* Gerhard Weyert [4] à la tête du III./SG 4 le 10 janvier.

Ce n'est que le 20 janvier que la flotte de 490 bombardiers de toute nature rassemblés par Peltz peut ouvrir les hostilités. Parmi les unités impliquées dans « Steinbock » figure le I./SKG 10.

Le bal s'ouvre dans la nuit du 21 au 22, le I./SKG 10 contribuant à l'effort général avec 20 appareils ; il ne perd qu'un pilote porté disparu, descendu par un Mosquito près de Beachy Head [5].

Cependant, les maigres résultats, les lourdes pertes et un taux de disponibilité décroissant entraînent le rapide essoufflement de ce que les Anglais appelleront le « Baby Blitz ». Quand bien même Peltz aurait-il pu raser Londres – mission impossible avec 400 bombardiers ; avec cinq fois plus d'avions, Britanniques et Américains ne réussiront pas à rayer de la carte Berlin, une fois et demie moins étendue –, partout ailleurs dans le Royaume-Uni, l'industrie de guerre continuait à tourner à plein régime, et les préparatifs pour le « jour J » se poursuivaient sans relâche ! Quant à l'impact de ces raids sur le moral des civils, il sera aussi nul qu'aux jours les plus sombres de l'automne 1940.

Le I./SKG 10 perd 5 pilotes au cours du mois de février, mais son activité s'est ralentie, comme celle de toutes les autres unités engagées dans « Steinbock », en particulier par la nécessité d'une maintenance accrue. Le groupe reste néanmoins impliqué dans ces sorties nocturnes, qui sont d'ailleurs en quelque sorte sa raison d'être.

Cependant, les hommes de Dahlmann vont bientôt connaître une nouvelle activité : la chasse de nuit ! Dans la nuit du 3 au 4 mai, ils sont dirigés vers une formation de Lancaster et de Halifax qui cible Mailly-le-Camp et Montdidier. Ils revendiquent six victoires : trois pour le *Feldwebel* Heinrich, deux pour l'*Oberfeldwebel* Tirchow et une pour le *Leutnant* Starik. Trois autres succès sont ajoutés dans les nuits qui suivent : *Oberfeldwebel* Voigt (6-7 mai), *Leutnant* Starik (7-8 mai) et *Feldwebel* Walter Nikolaus (9-10 mai).

DEUXIÈME PARTIE
JABOS SUR LA NORMANDIE
JUIN – AOÛT 1944

JUIN 1944 SUR LE FRONT DE L'INVASION

Le 6 juin 1944, avec l'opération « Overlord », les Alliés donnent un grand coup de pied dans la fourmilière. Oubliées les missions de représailles sur l'Angleterre, désormais, il s'agit de faire face à une menace stratégique de première importance [6].

Sont déjà sur place les :

Situation au 01.01.44			
I./SKG 10	Maj Kurt Dahlmann	26 G-3 et 7 G-8/R5	Dreux
1./	Oblt Walter Starck		
2./	Karl-Heinz Stürmer		
3./	Hpt Helmut Eberspächer		
III./SG 4	Maj Gerhard Weyer	36 A-6 et 4 A-7/R6	Clastres
7./	Oblt Kohlbach [7]		
8./	Hptm Heinz Mihlan		
9./	Oblt Hollerbacht		

Malgré l'urgence de la situation, l'OKL ne déplacera aucun groupe d'assaut des autres théâtres d'opérations. Il faut dire qu'en Italie, les I. et II./SG 4 viennent d'être mis au repos pour être récomplétés et que la situation n'incite pas à dégarnir le front de l'Est – un jugement sensé vu ce qui va se passer deux semaines plus tard !

Si l'Histoire (grâce au film *Le Jour le plus long*) a retenu l'intervention du *Kommodore* de la JG 26, l'*Oberstleutnant* Josef Priller, et de son *Katschmarek* comme la première apparition de la Luftwaffe au-dessus des plages de débarquement, en fait, cet « honneur » et – alliant l'insulte à l'injure – les premières victoires ont échu au I./SKG 10.

Averti à l'aube, probablement par le PC du *Generalmajor* Dietrich Peltz, de l'atterrissage de planeurs « canadiens » près de Saint-Lô et de parachutistes britanniques à l'embouchure de l'Orne, le *Major* Kurt Dahlmann ordonne immédiatement une mission de reconnaissance armée. L'*Oberfähnrich* Wolfgang Zebrowski y participe [8] :

« Nous avons aussitôt reçu l'ordre de préparer toutes les machines disponibles pour aller attaquer et détruire des planeurs de transport et leurs remorqueurs quadrimoteurs signalés près de Saint-Lô. La nuit était encore sombre et la visibilité pas très bonne lorsque nous avons dû redécoller [9]. Arrivé sur zone, j'ai cherché comme un lynx des doigts de lumière pouvant provenir de mitrailleuses ou de canons de bord, changeant constamment de direction, mais pas de trace des planeurs lourds ! Lorsque j'ai atteint ma limite de carburant pour le retour, j'ai remis le cap vers Évreux [10]. J'étais déçu de revenir bredouille. Les autres n'ont pas fait mieux, et tous sont rentrés sans avoir rien vu, ni rien fait. »

À peine la 2./SKG 10 est-elle rentrée que Dahlmann envoie la 3./SKG 10 de l'*Oberleutnant Dipl.-Ing.* Helmut Eberspächer en mission dans le secteur entre Carentan et Caen, où de nombreux bombardiers alliés ont été signalés. Les Fw 190 G se frottent à une formation de Lancaster, et, à 05h01, Eberspächer revendique la première victoire du « front de l'Invasion », un Lancaster au-dessus d'Isigny-sur-Mer ; il va même être crédité d'un triplé, une quatrième victoire étant attribuée au *Feldwebel* Eisele. En effet, le *Bomber Command* admet la disparition pour cause inconnue de quatre Lancaster (un du N° 50, deux du N° 97 et un du N° 582 *Squadrons*) dans le secteur.

Également prévenu à l'aube, Gerhard Weyert appelle sa 9. *Staffel* au Luc et lui donne l'ordre de rejoindre le reste du III./SG 4 à Laval (Mayenne [11]). La suite sombre dans une certaine confusion. Le *Stabsschwarm* et la 7. *Staffel* se posent effectivement sur le terrain mayennais à 13h45, mais une partie de la 8. *Staffel* s'arrête à Tours, tandis que la 9. *Staffel* ne rallie Laval qu'aux alentours de 19h00. Malgré les consignes données de voler à basse altitude pour éviter la chasse alliée, six Fw 190 sont descendus lors des divers transferts.

Deux machines du *Gruppenstab* sont abattues par des « Mustang [12] » près de Brétigny-sur-Orge vers 12h30, faisant deux tués et un blessé. En effet, comme à leur habitude pour des vols de transfert, les pilotes ont embarqué leur mécanicien dans la soute de leur Focke-Wulf. Aux environs de 16h00, deux autres de la 8. *Staffel* sont surpris par des « Mustang [13] » près du Mans : le *Hauptmann* Heinz Mihlan se rebiffe et revendique l'un de ses agresseurs, mais, atteint à son tour, il doit sauter, abandonnant son mécano à son triste sort ; les deux occupants de l'autre Fw 190 sont tués.

Dans la soirée, deux appareils de la 7. *Staffel* arrivant de Châteauroux, où ils ont fait escale, sont coiffés au moment de leur atterrissage à Laval par des F-6 du 15th *Tactical Reconnaissance Squadron* ; il n'y a aucun survivant.

Après cet avant-goût de l'omniprésence de la chasse ennemie, même là où on l'attend le moins (les avions du *Stabsschwarm* ont été abattus à 300 km des plages de débarquement), dès le lendemain, les deux groupes d'assaut vont apprendre à leurs dépens ce que le terme « parapluie aérien » signifie pour les Alliés.

Le 7 juin, le III./SG 4 effectue quatre missions (24 sorties) dans la matinée contre les plages de débarquement et des concentrations de chars : par trois fois, les Focke-Wulf sont contraints par la chasse alliée à larguer leurs bombes au jugé et s'enfuir. Vers 11h00, douze P-51 ravagent Laval, y détruisant quatre appareils au sol, plus celui du *Leutnant* Günther Esau (7./) qui a la malchance de se présenter à l'atterrissage au plus mauvais moment ; il est grièvement blessé. Si l'on y ajoute deux autres Fw 190 descendus dans la soirée (deux blessés), le bilan est très lourd pour cette première véritable journée d'engagement du groupe. Toutefois, vers 21h35, le *Feldwebel* Rose (8./) revendique un Mustang à Entrammes (Mayenne).

Le mauvais temps qui sévit les deux jours suivants ralentit considérablement l'activité des *Jabos*. Il va l'être encore davantage pour

◣ Pourtant, ce G-8/R5 sans marque tactique est réarmé à découvert en bordure de la piste ! (Bundesarchiv Bild – 101I-496-3463-05A/Gehm)

▶ & ◢ Un Fw 190 G-8/R5 du I./SKG 10, moteur tournant mais sans charge offensive, à l'abri d'un bosquet en bordure de la piste de Tours-West. La supériorité écrasante de l'aviation alliée contraignait à prendre des mesures d'extrême précaution pour dissimuler les avions au sol. (Bundesarchiv Bild – 101I-496-3463-20A et -22A/Gehm)

[8] *La Luftwaffe face au débarquement allié* – J-B. Frappé – Heimdal, Bayeux, 1999.

[9] Sa *Staffel* revenait d'une mission sur Portsmouth.

[10] Terrain de travail du I./SKG 10.

[11] La 9. *Staffel* a dû voyager en deux groupes, car, le 7 juin, l'*Unteroffizier* Schneider revendique un Spitfire au large du Luc.

[12] Au moins un des deux a été victime d'un P 47 du 56th *Fighter Group* (cf. AJ n° 22).

[13] Il s'agit de P-47 du 78th *Fighter Group* (cf. AJ n° 22) ; cette unité ne déplore aucune perte.

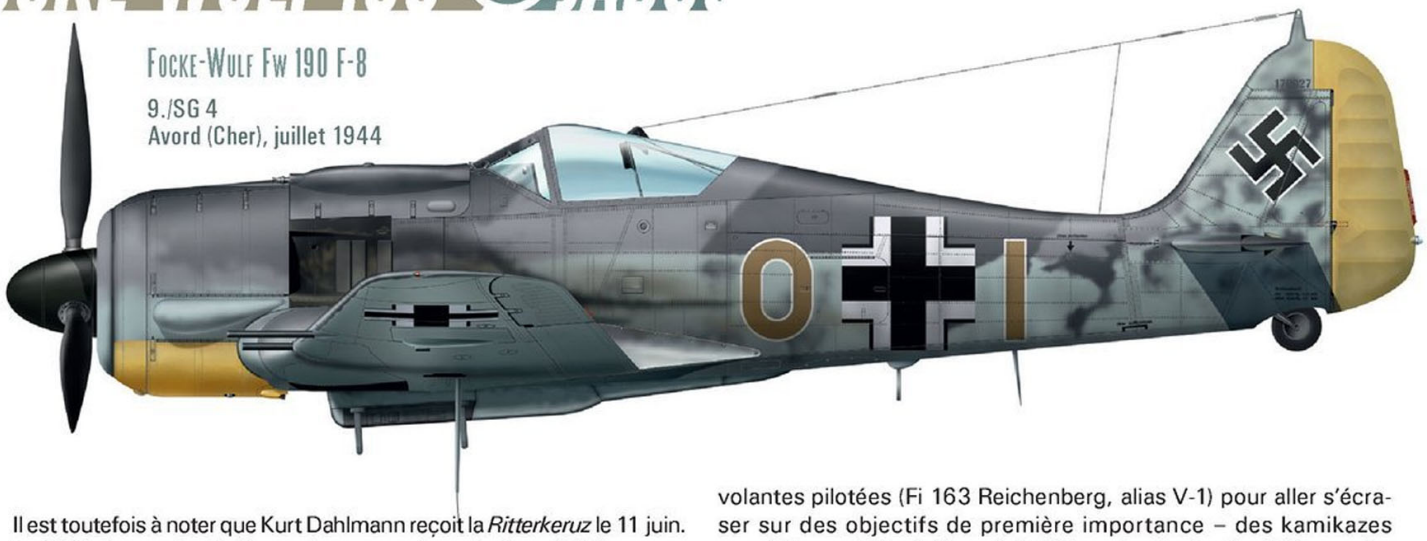
[14] Cf. *Aéro-Journal* n° 40 (avril 2014) : *Ceux qui croyaient au ciel – La bataille du Vercors*.

le III./SG 4 le 10 juin à la suite du bombardement du terrain de Laval, qui le rend indisponible pour deux jours. Le mitraillage de Dreux par des P-47 le 11 juin oblige le I./SKG 10 à retourner à Rosières.

Le lendemain, il est aussi question d'évacuer le III./SG 4 sur un aérodrome moins menacé, mais les tergiversations, ordres et contre-ordres se succèdent trois jours durant, laissant le groupe au repos pendant tout ce temps. Après avoir envisagé Villacoublay, le II. *Fliegerkorps* se décide pour… Clermont-Ferrand pour deux raisons : permettre au groupe de se reconstituer et intégrer la *Geschwader* Bongart pour lutter contre les maquis qui ralentissent l'arrivée des renforts venus du Sud-Ouest [14]. Le constat est clair : dans l'état actuel de la situation, l'emploi des chasseurs-bombardiers est devenu trop dangereux eu égard à la suprématie aérienne alliée. Les chasseurs étant trop occupés à se défendre, ils sont dans l'incapacité d'escorter les *Jabos*, et ceux-ci éprouvent les pires difficultés à s'approcher de leurs objectifs. De son côté, le I./SKG 10 abandonne progressivement les missions diurnes et ne sort plus que sous le couvert de la nuit, ainsi que l'explique Wolfgang Zebrowski :

« Pour nous, il ne restait que la nuit. Nos objectifs étaient toujours et encore constitués par des rassemblements de troupes ou de véhicules, des positions d'artillerie situées sur les côtes normandes ou à l'intérieur de la tête de pont entre Saint-Lô et Caen. Nous éclairions notre cible avec des fusées sous parachute que nous emportions par quatre, deux sous chaque aile, puis nous attaquions avec les canons et les mitrailleuses avant de larguer notre bombe sur un objectif qui en valait la peine. Nos interventions, comme nous l'avons entendu dire, apportaient quelque réconfort à nos troupes, ainsi que quelque répit. Les environs des objectifs qui nous étaient assignés étaient difficiles à déterminer. Le front lui-même était irrégulier. Derrière nos lignes, nos équipes de signalisation avaient installé des balises radio que nous suivions. Le temps était décompté à la minute près. Les avant-postes de nos troupes tiraient dans le ciel à notre approche des fusées vertes afin de nous signaler que nous les survolions. Pour attaquer l'objectif, nous devions attendre encore un peu pour ne pas atteindre nos propres troupes. Cette précaution devait se révéler très judicieuse. Les Américains, comme nous devions l'apprendre, avaient souvent déversé des bombes sur leurs propres lignes. Cela ne devait jamais nous arriver. »

Aux alentours du 20 juin, le I./SKG 10 s'installe à Tours-West. Son activité sur le front de l'Invasion est malheureusement assez mal documentée ; signalons seulement que ce groupe a perdu 21 avions, dont 17 à l'ennemi, et 6 pilotes tués (et un blessé) au mois de juin 1944.



Il est toutefois à noter que Kurt Dahlmann reçoit la *Ritterkeruz* le 11 juin. Le 22 juin, après dix jours de repos et avoir récupéré tous ses avions éparpillés entre Dreux, Villacoublay et Laval, le III./SG 4 réalise une mission – sa seule et unique – contre la Résistance au sud de Valence. Il est alors question de le renvoyer en Normandie (Conches-en-Ouche), mais il finit par s'établir à Avord (Cher), où il est entièrement rééquipé en Fw 190 F-8 en vue de son transfert sur le front de l'Est, qui se matérialise le 3 juillet. En France, le groupe a exécuté 82 sorties en 13 missions, perdant 29 appareils, dont 27 du fait de l'ennemi, ainsi que 4 pilotes tués et 3 blessés.

JUILLET - AOÛT 1944
CHANGEMENT OFFICIEUX DE DÉNOMINATION

Début juillet, le I./SKG 10 est le seul groupe d'appui tactique basé en France. Toujours stationné à Tours-West, sous les ordres du *Hauptmann* Kurt Dahlmann, il compte (1er juillet) 20 Fw 190 G-3 et 2 G-8/R5. Il va désormais opérer en tant que III./KG 51, bien que conservant sa dénomination d'origine jusqu'au 20 octobre 1944. À cette même date, l'*Ergänzungsstaffel*(*Nacht*) I./SKG 10, formée en septembre 1943, devient Erg.St.(*Nacht*)/KG 51 à Vörden (près d'Osnabrück) ; le commandement en est confié à l'*Oberleutnant* Helmut Rück, ancien *Staka* 4.(Erg.)/SKG 10. Il avait été apparemment question de transformer cette unité sur Me 262, et, selon les mêmes sources, l'idée sera abandonnée lors du changement de dénomination. Cette escadrille sera rebaptisée 14./SG 151 le 11 novembre 1944.

Le 5 juillet, le I./SKG 10 (ou III./KG 51) effectue une nouvelle sortie de *Wilde Sau*, l'*Oberfeldwebel* Franz Kahlhammer revendiquant un Lancaster au-dessus de La Longpré [15].

La fin sur le front de Normandie est proche, et le « III./KG 51 » se replie au Mans, à Angers, à Orléans et à Amy avant de gagner Le Culot (Belgique) et, de là, Mönchengladbach (avec ses six derniers avions en état de vol) le 5 septembre. Selon toute vraisemblance, les missions ont été sporadiques et peu nombreuses, tant en juillet qu'en août.

TROISIÈME PARTIE
JABOS SUR L'ALLEMAGNE

FÜR FÜHRER UND VATERLAND
KAMIKAZES À L'ALLEMANDE

Le 3 février 1944, l'*Oberleutnant* Karl-Heinz Lange est chargé de former l'*Ausbildungs-Kp.*/VV.ObdL, mieux connu sous le surnom de *Leonidas Staffel* [16]. Son idée consiste à utiliser des bombes volantes pilotées (Fi 163 Reichenberg, alias V-1) pour aller s'écraser sur des objectifs de première importance – des kamikazes avant l'heure ! Une idée qui séduit les plus hauts dignitaires nazis, de Göring à Himmler, et surtout Hanna Reitsch, la « pasionaria » de Hitler [17]. Le plus étonnant, peut-être, est que Lange trouve 120 « volontaires de la mort » qui s'engagent par écrit à sacrifier leur vie pour le *Führer* et la patrie (ou dans l'ordre inverse).

La formation du II./KG 200, le 21 février, amène la création à Hildesheim de la 2./KG 200, ex-*Leonidas Staffel*, et de la 4./KG 200, une escadrille chargée d'instruire les équipages de remplacement. Tandis que les techniciens et Hanna Reitsch s'acharnent en vain à faire du Fi 103 une arme « pilotable », le personnel se forme sur les Fw 190 de la JG 103 à Stolp-Reitz (Pologne) pour être prêts à se précipiter sur les navires alliés sur les plages de Normandie (13-28 juin 1944). Il ne le sera jamais, faute de carburant en quantité suffisante pour entraîner les quelque 70 volontaires encore présents.

Après avoir envisagé d'emporter une bombe de 1 800 kg et même la SD 2500 de 2 500 kg, les Fw 190 F-8/U1, qui doivent être mis à la disposition de l'unité en attendant la livraison des Reichenberg, recevront une bombe de 1 000 kg, plus compatible avec la résistance de la structure de l'appareil sous conditions opérationnelles – mais peu en adéquation avec la lubie de Lange, qui trouve que sacrifier la vie d'un pilote porteur d'une bombe d'un si faible calibre est injustifiable !

Vers la mi-août, la 2./KG 200 est mise à disposition du III./KG 51 (ex-I./SKG 10), mais ce groupe a déjà quitté le front de l'Invasion pour se replier à l'intérieur des terres. Les pérégrinations successives de cette escadrille sont difficiles à appréhender.

C'est à cette période que la 4./KG 200, confiée au *Hauptmann* Robert Schuntermann, reçoit le surnom de *Sonderkommando Einhorn* en rapport avec le nom d'une opération dont on ne sait pas grand-chose, sinon qu'elle impliquait des missions-suicides nocturnes avec des Fw 190 F-8/U1 armés d'une bombe de 1 800 kg destinée à des navires de guerre alliés d'une certaine importance – avec un rayon d'action limité à 150 km, on peut se demander où ils allaient les trouver.

Tandis que l'ex-*Leonidas Staffel* attend toujours la mise au point de ses V-1 pilotés, la 4./KG 200 est l'objet de toutes les attentions. Toutefois, étant elle aussi rattachée au III./KG 51 au Culot (Beauvechain), son rayon d'action ne la prédispose pas à des actions d'éclat ! Bref, c'est le grand n'importe quoi au niveau de l'OKL, et, début septembre, la *Einhorn* est repliée à Vörden, puis Achmer, avec ses 7 Fw 190 F-8/U1.

Cependant, il semble que, déjà à cette époque, il ne soit plus demandé aux pilotes le sacrifice de leur vie. Le premier *Kommodore* de la KG 200, l'*Oberstleutnant* Heinrich Heigl, s'est fermement opposé aux missions-suicides, ce qui lui vaudra d'ailleurs d'être limogé ; son remplaçant, l'*Oberstleutnant* Werner Baumbach, ne se montrera guère plus favorable à ce type de mission. Il ne sera bientôt plus question de missions sans retour, et les pilotes seront relevés de leur serment.

Enfin, le 28 septembre, il est trouvé une cible digne des énormes bombes de la *Einhorn* : le viaduc ferroviaire de Nimègue sur le Waal.

L'attaque se déroule entre 07h00 et 08h00 et implique de 8 à 10 Fw 190. Il est peu probable que les « super-bombes » aient été utilisées, les défenseurs britanniques parlant de bombes de 500 kg larguées en piqué, dont une a fait mouche. Le N° 411 (RCAF) *Squadron* revendique deux victoires, mais un seul assaillant est perdu, le *Leutnant* Herbert Leschanz, qui a attaqué avec retard à cause d'un ennui mécanique au décollage.
Le 19 octobre 1944, la 4./KG 200 est transférée à Villafranca, au sud-ouest de Vérone ; rattachée tactiquement au NSGr. 9, elle aligne 14 Fw 190 F-8. Les pilotes s'entraînent aux attaques nocturnes et effectuent également quelques missions, s'en prenant à des postes de commandement alliés avec des bombes de 1 000 kg, notamment dans le secteur de Forli.
Avec la création du IV./KG 200, le 15 novembre 1944, la 4./KG 200 est rebaptisée 13./KG 200. Transférée à Bonn-Hangelar le 17 décembre, elle est rattachée au NSGr. 20, avec lequel elle participe à l'offensive des Ardennes. Elle exécute des missions visant les troupes américaines, mais aussi contre des objectifs sur les arrières de l'ennemi.

DÉCEMBRE 1944
LA SG 4 DANS LES ARDENNES

Début novembre 1944, la SG 4 a quitté la Courlande et stationne désormais en Prusse-Orientale :

Stab	Obstlt Ewald Janssen	–	Insterburg
I./	Maj Werner Dörnbrack	28 F-8	Insterburg
II./	Hpt Werner Dedekind [18]	–	Lobellen
III./	Maj Gerhard Weyert	–	Eichwalde

Sérieusement étrillée au cours de sa précédente campagne, l'escadre est alors en pleine recomposition, car désignée pour prendre part à la future offensive dans les Ardennes, dont le début est fixé à la mi-décembre. Dans cette optique, ses différents éléments sont répartis comme suit :
– *Stab* Gütersloh, puis Bonn-Hangelar (19.12)
– I./ Ziegenhain, puis Cologne-Ostheim (20.12)
– II./ Kirtorf, puis Bonn-Hangelar (19.12)
– III./ Kirrlach, puis Cologne-Wahn (17.12)
En prévision de l'opération « Wacht am Rhein », le III./SG 4 envoie 17 de ses F-8 à Reinsehlen, près de Hambourg, pour y être équipés de Panzerblitz. Le groupe se retrouve ensuite à Udetfeld (Katowice-Pyrzowice, Pologne) pour s'entraîner aux attaques à basse altitude par mauvais temps et de nuit. En attendant le « grand jour », il harcèle les troupes alliées sur la rive gauche du Rhin, s'en prenant notamment à des colonnes de véhicules près de Strasbourg le 7 décembre.
L'offensive est lancée le 16 décembre. La SG 4 représente une force offensive non négligeable, puisqu'elle rassemble alors 129 Fw 190 F-8, auxquels s'ajoutent les 24 F-8 et 21 G-3 du NSGr. 20 (*Nachtschlachtgruppe* ou groupe d'assaut nocturne) du *Hauptmann* Kurt Dahlmann, qui est en fait la nouvelle dénomination du III./KG 51 (anciennement I./SKG 10) depuis le 1er novembre ; ce groupe stationne alors à Bonn-Hangelar et est placé sous le commandement tactique du *Stab*/SG 4.
Dans la soirée du 16 décembre, le NSGr. 20 attaque les positions américaines sur les hauteurs de Mützenich à Montjoie. Le lendemain, le relais est pris par une vingtaine d'appareils de la SG 4, qui permettent aux troupes allemandes d'enlever le plateau des Hautes-Fagnes.
Le 18 décembre, six F-8/Pb 1 (armés de Panzerblitz 1) se ruent sur le 423rd *Infantry Regiment* américain à Saint-Vith, détruisant plusieurs véhicules et pièces d'artillerie ; sur le chemin du retour, ils sont coiffés par quatre P-47 qui descendent le leader de la formation, l'*Oberleutnant* Schlegel (fait prisonnier).
Si le mauvais temps qui commence à sévir le lendemain est favorable aux troupes allemandes, parce qu'elles peuvent progresser sans être menacées par l'aviation alliée, il cloue aussi la Luftwaffe au sol. Ce n'est guère avant le 24 décembre que les *Jabos* peuvent recommencer à intervenir, principalement dans le secteur de Bastogne, ciblant surtout les concentrations et les colonnes de blindés américains, mais opérant parfois sur les arrières de l'ennemi.
Or, si les conditions météo permettent maintenant à la Luftwaffe de faire voler ses avions, c'est aussi le cas pour l'aviation alliée. Le 26 décembre, plusieurs appareils du I. *Gruppe* sont descendus par la chasse US, faisant quatre tués, parmi lesquels les *Hauptleute* Erich Schümer, *Staka* 1. *Staffel*, et Heinz Jungclausen, *Staka* 3. *Staffel.* Ce dernier, titulaire de la *Ritterkreuz* (09.10.43), était un ancien des *Stukas*, comptant plus de 700 missions à son actif ; il s'était particulièrement illustré pendant le siège de Stalingrad [19].
Le 27 décembre, en raison de l'extrême mobilité des lignes de contact, des appareils de la SG 4 larguent leurs bombes sur des troupes allemandes aux environs de Bastogne. Aussitôt, le *Kommodore*, Ewald Janssen, bien qu'il n'ait pas pris part à la mission, est relevé de ses fonctions et muté comme commandant de l'aérodrome de Cottbus. Il est remplacé par l'une des grandes figures des *Schlachtflieger*, l'*Oberstleutnant* Alfred Druschel (RK+S), qui était alors inspecteur de l'aviation d'assaut diurne auprès du *General der Schlachtflieger*. Promotion bien malheureuse, comme on le verra dans un prochain chapitre.
Un raid aérien allié sur Bonn-Hangelar le 24 décembre contraint le NSGr. 20 à mettre à l'abri ses 13 F-8 et 12 G-3 disponibles à Cologne-Wahn. C'est à ce groupe d'assaut que revient l'honneur, si l'on peut s'exprimer ainsi, d'effectuer la dernière mission de l'année 1944, quand, peu avant minuit le 31 décembre, 22 de ses Focke-Wulf attaquent des positions américaines près de Liège, perdant deux appareils.
Nous n'avons pas souhaité traiter du Mistel, qui a fait l'objet d'une étude complète dans *Aéro-Journal* n° 42 (août 2014). ■

[15] Vraisemblablement La Longré-les-Corps-Saints (Somme).

[16] Ce ne sont pas les surnoms qui ont manqué : *Leonidas Staffel*, *Kommando Lange*, *Total-Einsatz*, *Selbstopfer-Staffel*…

[17] Cf. *Aéro-Journal* n° 37 (octobre 2013) et n° 41 (juin 2014).

[18] Remplacé par le *Hauptmann* Hans Stollnberger le 11 novembre.

[19] Cf. *Aéro-Journal* n° 17 (août 2010) : *Stalingrad – La Luftwaffe dans l'enfer blanc.*

Octobre 1943 – Décembre 1944

AGONIE À L'EST

De la réorganisation à la déroute

« *Notre tâche consistait à tout faire pour retarder les offensives afin de donner le temps aux troupes allemandes d'improviser des positions défensives pour endiguer le flot.* »

Leutnant Werner Gail, 9./SG 3.

Au début de l'automne 1943, peu avant le remaniement des *Schlachtgruppen*, à peine plus de 50 Fw 190 *Jabos* sont présents sur le front de l'Est.

Si la volonté du nouveau *General der Schlachtflieger* est de transformer sur Fw 190 toutes les unités équipées en Junkers Ju 87, la nécessité d'étoffer la défense aérienne du *Reich* préempte la plus grosse partie de la production. De ce fait, la modernisation des formations d'assaut ne commence réellement qu'au deuxième trimestre de l'année 1944 et s'étale sur près de neuf mois. Cette lenteur est due au fait que, malgré la livraison d'un nombre de plus en plus important de chasseurs-bombardiers, les unités sont contraintes de garder leurs Ju 87 plus longtemps que prévu, pour la simple raison que celui-ci consomme du carburant B4, qui, à l'inverse du C3, nécessaire au fonctionnement du BMW 801, ne subira pas de véritable pénurie avant le début de l'année 1945.

À partir du déclenchement des grandes offensives d'été soviétiques (« Bagration » en étant le point d'orgue), les *Schlachtgruppen* sont utilisés comme des *Feuer-Brigaden*, des brigades de sapeurs-pompiers envoyées au gré de la situation colmater les brèches d'un point à un autre du front. Rarement, ils peuvent s'installer plus de quinze jours sur un aérodrome, contraints de déménager, parfois dans l'urgence, sous la pression de l'Armée rouge, ou parce que leur présence est requise à deux cents kilomètres de là. Dans ces conditions, l'usure des hommes et du matériel est considérable ; ce qui ne crée pas de réels problèmes pour les avions – la production aéronautique, reprise en main par Albert Speer, en livre autant que les unités en ont besoin. En revanche, se pose cruellement la question du renouvellement des pilotes, et en particulier des cadres – et pas seulement des officiers titulaires des plus hautes décorations, mais aussi (et peut-être surtout) des sous-officiers présents sur le front depuis souvent plus de trois ans et dont l'expérience est irremplaçable.

L'action des *Schlachtgruppen* est fréquemment couronnée de succès, en dépit des conditions qui leur sont très défavorables : supériorité aérienne écrasante des VVS, renforcement des défenses antiaériennes soviétiques… Cependant, faute de moyens suffisants, ces succès, qui ne peuvent pas être exploités sur le terrain, restent ponctuels et sans lendemain, les contraignant à réaliser sans cesse de nouveaux miracles – ceux-ci étant de jour en jour de plus en plus difficiles et coûteux.

▶ Un Fw 190 F-3 du *Stab* II./Schl.G. 1 au repos, comme le *Mechaniker* au premier plan, à Kiev-Süd peu avant le changement de dénomination et la création du *Stab* II./SG 2. La lettre individuelle est verte, couleur du *Gruppenstab*. (E-N Archives)

[1] Bien que non recensés dans les états, il reste encore quelques Ju 87 D, puisqu'au moins deux seront accidentés et un abattu par la DCA entre octobre et novembre.

[2] Il avait revendiqué sa première le 17 août 1943 avec la 6./Schl.G. 1.

◀ Un Fw 190 F-8 du III./SG 3 décolle pour une mission depuis le terrain de Tilsit en juillet 1944. La bombe SC 250 est munie d'une pointe d'acier pour éviter qu'elle ricoche à l'impact. (©ECPAD/France/ Doege, Siegfried)

Comme si leur tâche n'était pas déjà si accaparante, en raison de la faiblesse numérique de la chasse allemande, les *Jabos* sont utilisés en tant qu'intercepteurs et comme escorte des *Stukas*. Certes, certains pilotes se taillent de jolis palmarès, qui peuvent en remontrer à bien des membres des *Jagdgruppen*, mais le temps passé à affronter les VVS dans le ciel vient au détriment de celui consacré à l'appui des troupes au sol. Bref, à force d'être partout, les *Schlachtgruppen* finissent par n'être nulle part !

Il est bien loin le temps de la « Blitzkrieg » et des actions concertées entre les *Panzer* et les avions d'assaut… La Wehrmacht a enclenché la marche arrière, et le prochain arrêt sera Berlin !

RÉORGANISATION

OCTOBRE - DÉCEMBRE 1943

Comme on l'a vu précédemment (Chapitre III), la réorganisation des unités d'assaut, effective au 18 octobre 1943, donne la nouvelle répartition suivante pour celles équipées de Fw 190 opérant sur le front de l'Est :

I./Sch.G. 1	II./SG 77	Hpt S. Steinhoff	Kalinovka-West
14.(*Jabo*)/JG 5	inchangé	Hpt F-W. Strakeljahn	Petsamo

RENFORTS POUR L'UKRAINE

▶ II./SG 2

Le 18 octobre 1943, le II./SG 2 est formé à partir des éléments suivants :

- *Stab* II./Schl.G. 1 -> *Stab* II./SG 2
- 5./Schl.G. 2 -> 4./SG 2
- 5./Schl.G. 1 -> 5./SG 2
- 6./Schl.G. 1 -> 6./SG 2

Le *Gruppe*, qui est désormais confié au *Hauptmann Dr.-jur.* Maximilian Otte (ex-*Kommandeur* II./St.G. 2), compte alors 10 Fw 190 A-3/A-5, 16 Fw 190 F-3 et… 9 Hs 123[1], ces derniers étant affectés à la 6. *Staffel*. Il s'installe à Kirovograd (Ukraine) dès le lendemain de sa création avant d'être transféré à Karankut, en Crimée, le 27 octobre. Le plus étonnant reste que cette unité va rapidement se constituer un palmarès de victoires aériennes étonnant pour un *Schlachtgruppe* : 40 en deux mois ! Au point qu'il est loisible de se demander s'il n'a pas surtout été utilisé, non pas en appui des forces terrestres, mais pour suppléer la faible densité des avions de chasse. Son principal adversaire sera l'Il-2 chtourmovik (8 abattus en 25 minutes près de Belaïa-Tserkov le 6 novembre !), les rencontres avec la chasse soviétique étant assez rares, mais néanmoins fructueuses, celle-ci se composant surtout de LaGG-3 et d'Airacobra. Parmi les pilotes qui sortent du lot pendant la période considérée, on peut citer :

– le *Hauptmann* Günther Bleckmann (*Staka* 6./) : 10 victoires sur un total de 33 [2] ;

– le *Leutnant* Fritz Seyffardt, qui a rejoint la 5./Schl.G. 1 fin avril 1943, revendique les 9 premières (dont 3 « Il-5 » le 6 novembre et trois autres le 17 décembre) des 30 qui lui seront créditées à la fin de la guerre ;

– l'*Oberfeldwebel* Hermann Buchner (6./) : 6 (total de 58, dont 12 sur Me 262).

Après que l'Armée rouge a bloqué toutes les issues, piégeant la 17. *Armee* en Crimée, le II./SG 2 est rappelé en Ukraine, à Belaïa-Tserkov, début novembre afin d'endiguer l'offensive soviétique le long du Dniepr, au sud-est de Kiev, puis de contrer une offensive de la 3e Armée blindée de la Garde dans le secteur de Zhitomir. Un épais brouillard régnant fréquemment sur la zone des combats, le nombre de missions d'appui tactique est très limité. Fin décembre 1943, le groupe stationne à Malaïa Viska, au nord-ouest de Kirovograd.

▶ II./SG 77

De son côté, le I./Schl.G. 1 se trouve déjà en Ukraine, à Kalinovka, au moment où il est rebaptisé II./SG 77 ; son commandement est désormais assuré par le *Hauptmann* Siegfried Steinhoff. Il compte 27 Fw 190 F-2/F-3, un A-6 et quelques Ju 87 D et Hs 123.

Il faut signaler la perte, quelques jours avant la réorganisation (6 octobre), de l'un des grands as des *Schlachtgruppen*, le *Hauptmann* Josef « Bazi » Menapace (*Ritterkreuz*, 20.08.42), *Staka* 1./Schl.G. 1, descendu par la DCA près de Pinsk ; il comptait environ 700 missions, dont au moins 650 sur Hs 123.

FOCKE-WULF FW 190 A-5 (WNr. 1207)
5./Schl.G. 1
Kharkov (Russie), août 1943

Basé à Kirovograd-Nord à partir du 6 novembre 1943, le II./SG 77 est engagé contre la gigantesque tête de pont que les Soviétiques sont en train de constituer sur la rive gauche du Dniepr, entre Krementchouk et Dniepropetrovsk. Le 14 décembre, l'*Unteroffizier* Karl Schönhofer, vainqueur d'un Il-2 au-dessus de Krivoï-Rog, revendique la première victoire aérienne du II./SG 77. Pas moins de six autres lui sont créditées le 19 décembre. C'est ce même jour que Siegfried Steinhoff est porté disparu, probablement descendu par la chasse russe au cours d'une attaque de positions ennemies au nord-ouest de Dniepropetrovsk. Il sera remplacé par le *Hauptmann* Alexander Gläser, mais pas avant le 1er février 1944.

▶ SG 10

Le 28 novembre 1943, les *Stab* et II./SG 10, entièrement rééquipés en Fw 190, quittent la Hollande pour l'Ukraine occidentale, où ils sont rattachés à la *Luftflotte* 4 :

Stab	Hpt H. Viedebantt (pi)	1 G-3	Berditchev
II./	Hpt H. Viedebantt	32 G-3	Berditchev

Ils sont appelés à appuyer la 4. *Panzerarmee*, qui doit lancer une contre-offensive dans le secteur Fastov-Zhitomir-Korosten face à la 3e Armée blindée de la Garde. Le 15 décembre, le *Hauptmann* Götz Baumann reprend le commandement du II. *Gruppe*, soulageant Viedebantt de sa double casquette.
Le 6 décembre, le I./SG 10 du *Major* Egon Thiem, un as des *Stukas* décoré de la *Ritterkreuz* (dès le 21.07.40 pour sa brillante prestation pendant la campagne de France [3]), pose ses 18 Fw 190 G-3 et 7 F-3 à Zhitomir-Süd, ce qui permet de reconstituer l'intégralité de la SG 10 en Ukraine. En dépit de sa courte présence, le groupe perd trois pilotes à la DCA, dont un chef d'escadrille, le *Leutnant* Max Lange, avant la fin de l'année ; un quatrième pilote abattu ralliera ses lignes. En contrepartie, le I./SG 10 revendique un « LaGG-5 » le 7 décembre, mais consigné sous l'étiquette de « 1./Schl.G. 10 ».
Le II./SG 10 obtient aussi son premier succès, un Il-2, le 13 décembre et perd un pilote, porté disparu, le 20.

JABOS DANS LE GRAND NORD

Basée à Petsamo (Finlande, aujourd'hui Pechenga, Russie), la 14.(*Jabo*)/JG 5 aligne 14 Fw 190 (principalement des A-3) au début du mois de novembre 1943. On est alors en pleine période de nuit polaire, ce qui réduit considérablement l'activité des hommes de « Straks » – sans compter que les conditions climatiques se dégradent à l'approche de l'hiver. Néanmoins, vers la fin du mois, les *Jabos* sont capables de monter plusieurs raids contre des aérodromes et des navires au large de la péninsule des Pêcheurs (Rybatchi) et jusqu'à l'embouchure de la Kola, au nord de Mourmansk. Ils partent aussi à la recherche du convoi JW 54A, le premier de la saison 1943-44, mais celui-ci arrivera à bon port sans avoir été découvert. En fait, la 14.(*Jabo*)/JG 5 ne coulera plus de navire après son succès contre un sous-marin soviétique le 14 octobre.

▶ Un Fw 190 A-3 de la 14.(*Jabo*)/JG 5 au décollage de Petsamo. Le « 6 » noir est armé d'une bombe SC 250 munie d'un anneau destiné à s'assurer qu'elle explosera à l'impact. L'appareil porte l'insigne de l'escadrille sur le capot, mais pas de bande jaune autour du fuselage arrière. (E-N Archives)

◣ Deux F-3 que l'on suppose appartenir au II./SG 77 (récemment issu du I./Schl.G. 1, d'où l'absence de barre horizontale de II. *Gruppe*) en Ukraine à l'hiver 1943-44. Les râteliers ont été déposés, preuve que les *Schlachtgruppen* opéraient régulièrement comme unités de chasse ; à cet égard, le palmarès du II./SG 77 est assez éloquent ! (Collection de l'auteur)

Le 25 novembre, après un premier raid des VVS visant l'aérodrome de Petsamo, un second, comprenant une cinquantaine d'appareils (des Il-2 et leur escorte, P-39 et P-40), est intercepté par le III./JG 5 et la *Rotte* d'alerte de la 14.(*Jabo*)/JG 5. Celle-ci (*Unteroffizier* Rudolf Gerndt et *Oberfeldwebel* Richard Luy) revendique un Airacobra et un chtourmovik – les seules victoires aériennes de l'année 1943 pour l'escadrille.
Le 28 décembre, cette dernière déplore son septième et dernier tué de l'année, descendu par un coup direct d'un canon antiaérien au-dessus de la péninsule des Pêcheurs.
Au cours de l'année 1943, la 14.(*Jabo*)/JG 5 a coulé 16 cargos (45 000 t.), trois sous-marins, deux vedettes rapides et un patrouilleur, plus un certain nombre de caboteurs, de bateaux de pêche et de barges (5 000 t.).

DE L'UKRAINE À LA CRIMÉE

JANVIER – FÉVRIER 1944

Ordre de bataille des unités d'assaut - 1er janvier 1944			
14.(*Jabo*)/JG 5	Hpt F-W. Strakeljahn	2 A-3 & 13 A-3	Petsamo
II./SG 2	Maj *Dr.-jur.* M. Otte	6 A-4/A5 & 28 F-3	Novo-Krasnoye
Stab/SG 10	Hpt H. Viedebantt	2 G-3	Berditchev
I./SG 10	Maj E. Thiem	8 G-3 & 8 F-3	Zhitomir-Süd
II./SG 10	Hpt G. Baumann	27 G-3	Berditchev
II./SG 77	–	4 F-2 & 23 F-3	Kalinovka

Contrairement à ce qui s'était passé l'année précédente, l'Armée rouge ne laisse aucun répit à la Wehrmacht au terme de sa grande offensive d'été. Néanmoins, le 14 décembre 1943, elle procède à la première phase de son offensive d'hiver dans le secteur central en poussant vers Vitebsk (1er Front balte) et sur Tcherkassy (2e Front ukrainien), suivie de la deuxième phase, le 24 décembre 1943, quand le 1er Front ukrainien se lance sur l'axe Kiev-Zhitomir. Et ce n'est qu'un début. Le 10 janvier 1944, c'est au tour du 3e Front ukrainien de s'ébranler vers la Roumanie, *via* Krivoï-Rog et Konstantinovka, puis, le lendemain, du 4e Front ukrainien, chargé de libérer Odessa et la Crimée.

[3] Cf. *Aéro-Journal* n° 25 (octobre 2011) : *Eins… Zwei… Drei… Le Henschel Hs 123 en opérations.*

[4] E. Buchner, *op. cit.*

▶ II./SG 2

Le 23 janvier 1944, le II./SG 2 est envoyé à Bagerovo (Crimée), où il va passer deux mois et demi à attaquer les positions ennemies dans la péninsule de Taman et en Crimée orientale. Cette fois encore, le groupe est utilisé pour disputer la supériorité aérienne aux VVS, remportant 21 victoires en janvier et février. Le *Hauptmann* Günther Bleckmann fait encore parler la poudre (13 victoires), Hermann Buchner ajoute deux nouveaux succès, et le *Leutnant* August Lambert (*Stab* II./SG 2) ouvre son fulgurant palmarès par un Yak-9 le 13 février, qui l'amènera à accéder au cercle restreint des « centenaires » en trois mois !
Hermann Buchner revient sur son combat du 12 février 1944, qui l'a vu remporter sa 7e victoire [4] :
« C'était un jour typique : nuages gris, brouillard et sol détrempé. On ne pouvait décoller que de la piste en dur construite par les Russes, de part et d'autre de laquelle étaient parqués nos avions. Aussitôt le briefing terminé, les pilotes sont montés dans leurs avions et les mécanos ont mis les moteurs en marche.
« Environ neuf Yak russes ont émergé des nuages en piqué d'une altitude d'environ 1 000 m et se sont dirigés groupés vers les Fw 190 rangés sur la piste. Avec beaucoup d'effort, j'ai quitté le sol, évitant de justesse le hangar, mon train encore sorti, quand un Yak m'a tiré dessus. J'ai eu de la chance qu'il vole trop vite et qu'il ait été lui-même surpris par cette aubaine. Il m'a complètement manqué et a défilé devant moi. Avec le train et les volets rentrés, mon 190 a commencé à le rattraper, mes armes étaient prêtes et ma bombe de 250 kg larguée en prévision du combat. Maintenant, nous étions à égalité et cela allait se résumer à une affaire d'habileté au pilotage. J'ai eu un avantage : le contrôle terrestre m'a informé par radio que c'était le dernier Yak dans le secteur. J'ai réussi à me glisser derrière lui, mais mon tir a été aussi infructueux – j'étais un peu nerveux.
« Un furieux combat tournoyant s'est engagé à 300-400 m au-dessus de l'aérodrome. Mes collègues au sol le commentaient sur la fréquence. Je leur ai demandé de la fermer et de couper la radio. Chacun de nous deux a tenté de tirer, mais sans réussite. On tournait en rond depuis cinq bonnes minutes quand le Russe a commis l'erreur fatale de tenter de rompre le cercle pour s'enfuir vers la droite. Il a mis sa machine à l'horizontale, et, à ce moment, je me trouvais à 50-80 m derrière lui et je l'avais en plein dans mon collimateur.

J'ai appuyé sur la détente des canons, et quelque chose s'est enflammé dans son cockpit. Le Yak a basculé sur son aile droite et est tombé au sol. Mes amis ont crié dans la radio : "*Tu l'as descendu ! Tu peux atterrir, il n'y a plus de Russes au-dessus du terrain.*" Mes mécanos m'ont joyeusement accueilli à l'atterrissage ; ils avaient été avec moi par la pensée et m'ont dit que neuf ou dix Yak avaient plongé des nuages pour attaquer l'aérodrome. L'un d'eux avait fait demi-tour pour s'en prendre à mon 190, ses camarades le laissant tomber pour rentrer à leur base. »

Le 25 février, le II./SG 2 est contraint d'abandonner Bagerovo, sous le feu de l'artillerie soviétique, et se réfugie à Karankut, au nord-est de Simferopol (Crimée).

▶ SG 10

En janvier 1944, le *Stab*/SG 10 déménage pour Nikolaïev. Viedebannt est remplacé par le *Major* Georg Jakob, un autre as des *Stukas*, titulaire de la *Ritterkreuz* depuis le 27 avril 1942 pour sa 500e mission de guerre.

Le I./SG 10 est transféré à Nikolaïev en même temps que le *Stab*, mais opère aussi depuis Belaïa-Tserkov. Au cours des quatre mois à venir, ce groupe va subir de lourdes pertes (9 pilotes) sans recevoir de renforts. Il participe aux combats autour de la poche de Korsun-Tcherkassy (février).

Le II./SG 10 suit le mouvement à Nikolaïev. Le 1er février, le *Feldwebel* Egon Holen revendique la première victoire du groupe (un Il-2) lors des durs combats au-dessus de la poche de Korsun-Tcherkassy, où le 2e Front ukrainien tient enfermés 60 000 soldats allemands (dont les deux tiers parviendront à s'échapper le 16 février).

La genèse du III./SG 10 est pour le moins complexe. Au départ, lors de la réorganisation du 18 octobre 1943, il s'agit d'une simple renumérotation du II./St.G. 77, sauf que, pour une raison inconnue, il est décidé de le rebaptiser II./SG 152 ! Toutefois, après une longue hésitation, en janvier 1944, ce groupe devient finalement le III./SG 10 et est confié au *Hauptmann* Helmut Leicht, ancien *Kommandeur* II./St.G. 77 et récipiendaire de la *Ritterkreuz* (03.09.42).

▶ II./SG 77

Le front s'étant un peu stabilisé dans le centre de l'Ukraine fin janvier 1944, le II./SG 77 gagne Vinnitsa, qui est restée aux mains des Allemands. Le groupe s'est entre-temps distingué dans le secteur Zhitomir-Berdatchev, revendiquant 7 victoires.

DANS LE NORD

JANVIER - MAI 1944

Les activités de la 14.(*Jabo*)/JG 5 sont très mal connues pour cette période. On sait qu'elle a poursuivi ses attaques contre les navires en mer de Barents et a fréquemment servi d'escorte aux *Stukas* du I./SG 5 lors de missions de bombardement en piqué ou de ravitaillement de postes avancés.

Le 7 février, elle devient la quatrième *Staffel* du I./SG 5 (les trois autres sont équipées en Ju 87 D) et suit le mouvement à Pontsdalenjoki, à l'ouest de la voie ferrée Mourmansk-Leningrad. Le 24 du mois, elle revendique ses quatre premières victoires (Airacobra) au-dessus de Louhi (Loukhi pour les Allemands) – trois autres suivront avant sa dissolution en tant que 4./SG 5. En avril, l'escadrille opère depuis Alakurtti et Salmijärvi, toujours contre la voie ferrée et les concentrations de troupes.

Elle devient 2./NSGr. 8 à Salmijärvi le 8 mai 1944 et est transformée sur Ju 87 D. Quant à son *Staffelkapitän*, « Straks », nous le retrouverons bientôt comme *Kommandeur* II./SG 4.

FACE À L'OFFENSIVE EN UKRAINE

MARS - MAI 1944

Pendant cette période, trois nouveaux *Schlachtgruppen* et un *Geschwaderstab* sont rééquipés en Fw 190. Dans l'ordre chronologique :

- III./SG 1 : replié à Rahmel (Rumia, Pologne) sous les ordres du *Major* Friedrich Lang, il commence sa transformation à partir du 2 mars sous la supervision de la 2./SG 152. Elle se poursuit à Vilnius (Lituanie). Considérée comme achevée le 25 mai, le groupe se déplace à Radzyn Podlaska (Pologne) avec 12 F-8, 3 G-3 et G-8. Le III./SG 1 ne sera pas engagé avant le 22 juin et l'opération « Bagration ».

▲ Un Fw 190 A-3 de la 4./SG 5 se prépare à décoller avec une bombe SC 500 au début de l'année 1944. Le dessous du capot et les extrémités des intrados sont peints en jaune. On note l'insigne sur le capot. (©ECPAD/France/1943/Janz)

– *Stab*/SG 1 : transféré à Vilnius le 18 mars pour recevoir son instruction sur Fw 190 ; elle s'achève le mois suivant.
– III./SG 3 : fin avril, ce groupe, commandé par le *Major* Bernhard Hamester, rejoint Pardubitz (Bohême-Moravie), où l'attendent des Fw 190 F-8 flambant neufs. Il rejoindra Idritsa (près de Pskov, sur la frontière entre la Russie et la Lettonie) quelques jours après le lancement de l'opération « Bagration ».
– II./SG 1 (*Major* Otto Ernst) : pose ses valises à Vilnius vers le 27 mai pour être transformé sur Fw 190, dont il touche 12 exemplaires des modèles F et G en juin.

Le 4 mars 1944, le 1er Front ukrainien reprend sa marche en avant en direction de Doubno et Chepetovka, tandis que, le lendemain, le 2e Front ukrainien enfonce les lignes allemandes en direction d'Ouman et que le 3e Front ukrainien se rue sur Nikolaïev et Odessa.

▶ II./SG 2

Le II./SG 2 est impliqué, comme à son habitude, dans un grand nombre de combats aériens au-dessus du détroit de Kertch et du lac Sivash (connu sous le nom moins appétissant de mer Putride). Dans le courant du mois de mars, il est crédité de 17 victoires, dont 6 sont attribuées à l'*Oberfeldwebel* Helmut Mischke et 4 à August Lambert. Début avril, le groupe s'en prend aux embarcations qui franchissent le détroit de Kertch pour décharger hommes et matériel en Crimée. Le 15 avril, il s'installe à Chersonèse, près de Sébastopol, pour tenter de freiner l'avance soviétique vers la forteresse.

La veille (14 avril), l'*Oberfeldwebel* Ehrenfried « Fred » Lagois, de la 5. *Staffel*, a appris qu'il avait reçu la *Ritterkreuz* en date du 26 mars pour sa 600e mission de guerre. Hermann Buchner se souvient de cet épisode [5] :

« Nous avons fêté l'événement avec Fred pendant la moitié de la nuit, et notre musique était le bruit des bombes russes qui tombaient sur notre terrain. Fred devait effectuer une reconnaissance dans la matinée. On lui a dit que l'un de nous irait à sa place, mais Fred n'a pas accepté – il tenait à faire cette reconnaissance lui-même. Sur le trajet du retour, il a été abattu par l'un des canons de 40 du terrain. Lui et son ailier ont entamé leur approche par le nord-ouest, un canon de *Flak* a ouvert le feu, puis tous les autres se sont mis à dresser un barrage. L'un d'eux, installé près de notre bunker, un canon de 40 mm d'artillerie navale, a touché le 190 alors qu'il s'éloignait vers la mer. Il n'a eu aucune chance, et le 190 a plongé à la verticale dans la mer. Encore un vétéran qui venait de disparaître. Fred avait été avec moi et le *Gruppe* depuis Werl. Les profondeurs de la mer Noire lui ont servi de sépulture, comme à tant d'autres soldats de la Wehrmacht. »

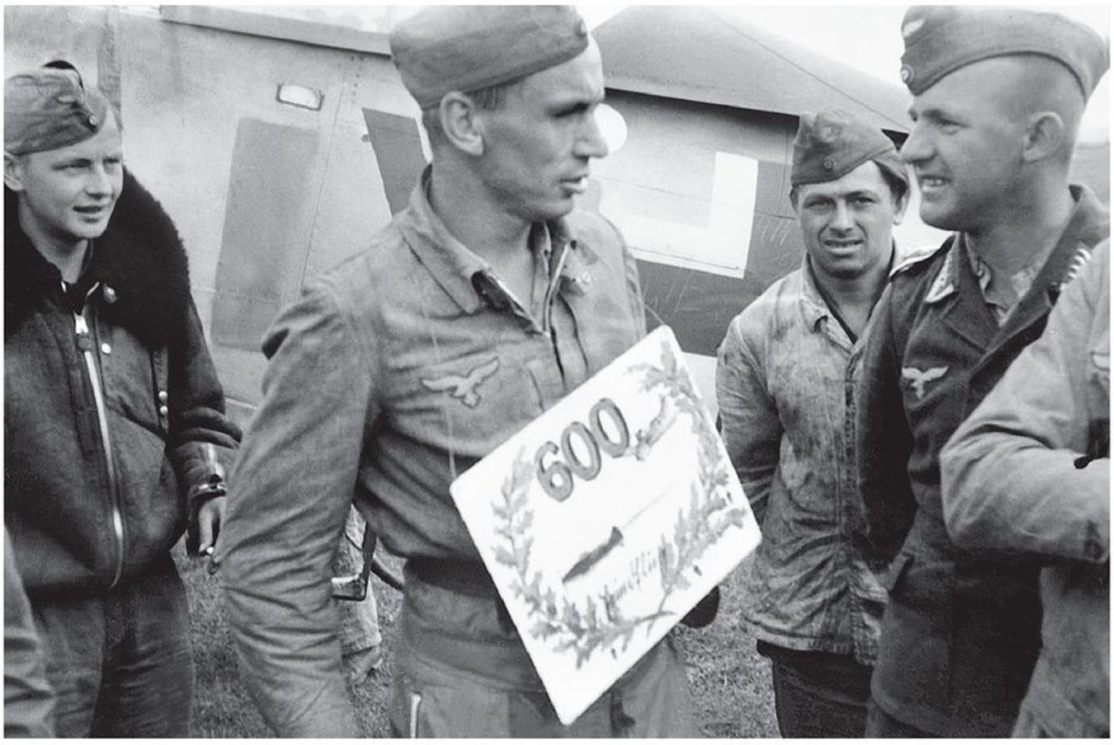
[5] *Op. cit.*

C'est la grande période du II./SG 2, qui connaît l'insigne honneur d'être mentionné à au moins trois reprises dans le bulletin quotidien de l'OKW, notamment le 20 avril : « Au nord-est de Sébastopol, 36 avions ennemis ont été abattus et 20 autres détruits au sol. Dans cette action, l'*Oberleutnant* Smola, *Staffelkapitän* dans une *Schlachtgeschwader*, s'est particulièrement distingué. » Il s'agit de Rudolf Smola, *Staka* 5./SG 2, qui, pour sa part, a revendiqué trois victoires aériennes et quatorze au sol.

En avril et mai, le *Leutnant* August Lambert fait exploser ses statistiques, revendiquant 70 victoires, dont 12 le 17 avril, 14 le 7 mai et même 17 à une date inconnue. Son nom est mentionné dans le bulletin de l'OKW pour avoir détruit 7 des 12 chars revendiqués par sa section le 12 avril. Il reçoit la *Ritterkreuz* le 14 mai pour sa 90e victoire en environ 300 missions. Nous discuterons de son cas un peu plus bas.

Cependant, l'intensité des combats et la fréquence des missions usent le matériel, et, à la fin du mois, sur les 23 Fw 190 alignés, seuls 3 sont encore en état de vol. Face à la pression de l'Armée rouge, le II./SG 2 quitte la Crimée le 9 mai pour prendre ses quartiers en Roumanie (Mamaïa puis Zilistea), où il va être reconstitué, notamment par l'apport de 29 Fw 190 F-8 neufs. La 4. *Staffel* abandonne définitivement ses Hs 123 (il en restait 8).

◤ Des Fw 190 F-3 de la 4./SG 2 sur un terrain enneigé lors des opérations au-dessus de la Crimée au début de l'année 1944. Dans cette zone d'opérations, les *Jabos* étaient tout autant destinés aux missions d'appui tactique qu'aux interceptions. (Collection de l'auteur)



▶ L'*Oberfeldwebel* Ehrenfried Lagois de la 5./SG 2 reçoit les félicitations de ses camarades au terme de sa 600e mission de guerre à Chersonèse (Crimée) en mars ou avril 1944. Il recevra la *Ritterkreuz* en date du 26 mars. À gauche, le *Fahnenjunker-Feldwebel* Wolfram Freiherr von Richthofen, fils du *Generalfeldmarschall* commandant la *Luftflotte* 4 et cousin issu de germain du « Baron rouge ». (E-N Archives)

[6] Futur *Héros de l'Union soviétique* et titulaire de 18 victoires.

[7] *Die Ritterkreuzträger der Luftwaffe – Stuka- und Schlachtflieger* – E. Obermaier – Verlag Dieter Hoffman, Mayence, 1976.

[8] Cf. *Aéro-Journal* n° 7 (décembre 2008).

La guerre a tôt fait de rattraper le II./SG 2, et il est à nouveau engagé le 20 mai dans des attaques de concentration de troupes près de Iasi ; lors d'une de ces sorties, le *Major Dr.-jur.* Maximilian Otte est abattu par la DCA pour la quatrième et, malheureusement pour lui, dernière fois ; il comptait 1 179 missions de guerre et avait reçu les Feuilles de chêne à l'occasion de sa 1 000e (24.03.44). Il est remplacé par le *Hauptmann* Günther Bleckmann. La situation devenant grave autour de Iasi, le 28 mai, le *Gruppe* est muté à Bacău, d'où il va effectuer de difficiles missions contre la tête de pont soviétique sur la rive droite du Prout. En deux combats, les 30 et 31 mai, il revendique le total record pour un *Schlachtgruppe* de 23 victoires (13 Airacobra, 7 Il-2 et 3 Yak-9), Bleckmann et Buchner se mettant encore en valeur (respectivement, 6 et 5 victoires), tandis que le *Feldwebel* Dieter Voigt est crédité de ses victoires n° 6 à 11. À noter le premier (et dernier) succès du *Fahnenjunker-Feldwebel* Wolfram Freiherr von Richthofen, fils du *Generalfeldmarschall* commandant alors la *Luftflotte* 2. Il a commencé sa carrière dans la chasse, mais son père l'ayant jugé trop casse-cou, il l'a fait muter dans les unités d'assaut, où il pourrait assouvir son penchant pour le vol à très basse altitude ! Malencontreuse décision ; le 5 juin, à sa deuxième ou troisième mission, Wolfram fait partie des trois disparus descendus par le *Leitenant* Igor Yemelyanovitch Sereda [6] du 240e IAP.

▶ SG 10

Le *Stab* et ses deux *Gruppen* vont suivre le même itinéraire : Raukhovka (Ukraine), au nord d'Odessa, le 19 mars, puis Tiraspol (Roumanie) le 2 avril, d'où ils vont faire face à la déferlante des chars du 2e Front ukrainien. Une victoire est remportée pendant cette période, un Il-2 le 31 mai. Plus de peur que de mal pour le *Geschwaderstab* le 12 avril, quand son *Kommodore*, le *Major* Georg Jakob, est abattu par la DCA au-dessus de Tulln ; bien que blessé, il parvient à sauter en parachute et à regagner ses lignes.

La route du I./SG 10 diverge le 11 avril quand il gagne Mamaïa, près de Constanta, pour intervenir dans le secteur de Iasi. Le 7 mai, il arrive à Bacău afin de participer aux opérations de résorption de la tête de pont soviétique sur les bords du Prout (contre-attaque de l'*Armeegruppe Wöhler*). Au cours de ces cinq mois, le I./SG 10 est crédité de 21 victoires, dont pas moins de 11 sont l'œuvre du *Feldwebel* Bernhard Johannes (1./), qui réalise un quintuplé le 3 mai.

Le II./SG 10 aligne 26 Fw 190 G-3 et 5 F-3 au début du mois de mars 1944, alors qu'il stationne toujours à Belaïa-Tserkov. Début mai, il est très actif au-dessus de la tête de pont soviétique, sur la rive Ouest du Prout, dans le secteur de Iasi. Au cours de ces trois mois de combats, le II./SG 10 descend 22 avions frappés de l'étoile rouge, dont deux « DC-3 » (Li-2) volant à 200 m d'altitude, l'un près de Mirovka et l'autre près de Kirovograd, le 8 mars ; à noter les six victoires revendiquées le 28 avril.

À la mi-avril, le III./SG 10 rejoint Leipzig, un petit village de Bessarabie fondé par des émigrés allemands en 1815. Sa première victoire est obtenue le 10 mai (un Il-2). Quelques jours plus tard, il est replié à Markersdorf (Autriche) pour une remise à niveau ; la 4.(*Pz*)/SG 152, équipée en Hs 129 B, forme sa nouvelle 7. *Staffel*. Le 21 juin, le III./SG 10 s'envole pour Dokudovo, où il est mis à la disposition de la *Luftflotte* 6.

▶ II./SG 77

Le 2 mars 1944, le II./SG 77 est transféré à Proskourov (Ukraine centrale) avec 17 Fw 190 F-3 et 6 G-3. Cependant, l'offensive de printemps lancée par l'Armée rouge deux jours plus tard l'oblige à gagner Lvov (Lviv) le 14. Toutefois, cette base étant alors située très en arrière du front, le groupe utilise des terrains plus avancés pour ses opérations quotidiennes. Début avril, il est engagé en appui des 1. et 4. *Panzerarmeen* combattant pour la défense de Lvov. Il participe aussi à des missions dans le secteur de Tarnopol et contre les forces soviétiques franchissant le Dniestr. Pendant la période du 1er mars au 31 mai, le II./SG 77 revendique 15 victoires, le *Leutnant* Hans Press en étant crédité de 7 à lui seul, dont un triplé le 16 avril (des « Il-5 »).

LE CAS LAMBERT

Malgré sa réussite exceptionnelle, Lambert est muté comme instructeur au III./SG 151 peu de temps après avoir reçu sa *Ritterkreuz*, le 14 mai 1944, après sa 90e victoire. Mais il n'est pas le seul à être écarté ; c'est également le cas de son ailier, l'*Oberfeldwebel* Helmut Mischke, dont le palmarès a enflé dans les mêmes proportions, puisqu'il terminera la guerre avec 62 victoires.

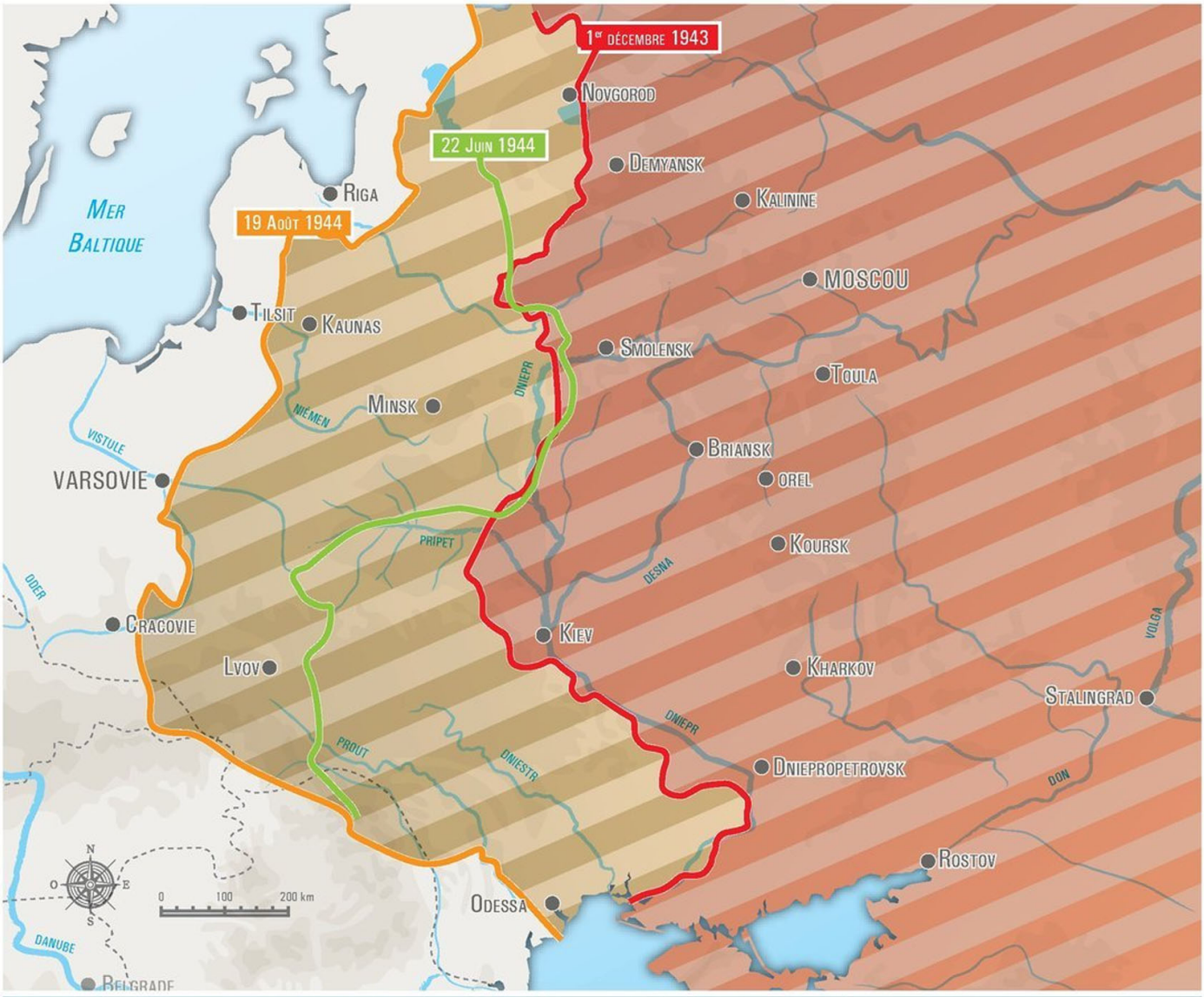
Selon Ernst Obermaier [7], Lambert aurait remporté 70 victoires pendant la bataille de Sébastopol, au printemps 1944, son score passant de 20 à 90. À l'époque où il a préparé son livre, les archives officielles étaient encore sous scellés, et il a vraisemblablement dû s'en remettre

aux *Wehrmachtberichte*, les bulletins officiels de l'OKW, dont la fiabilité des informations est sujette à caution.
Deux chercheurs (A. J. Matthews et J. Foreman) ont tenté de reconstituer le palmarès de Lambert, mais n'ont pas dépassé la cinquantaine de victoires – en tout.
Il est à peu près certain que la *Schwarm* de la 6./SG 2 (Lambert, Mischke, *Oberfeldwebel* Hans Willmerdinger et *Feldwebel* Hans-Georg Scharlferger) a été utilisée comme couverture haute lors des opérations des *Jabos* au-dessus de la Crimée. De ce fait, ces hommes ont bénéficié de circonstances très favorables pour se constituer un palmarès digne des meilleurs as du front de l'Est.
Le problème est que seulement 10 victoires de Lambert, officiellement homologuées entre le 1er avril et la remise de sa *Ritterkreuz*, ont pu être retrouvées dans les archives ! On sait, malheureusement, qu'une partie des revendications des *Schlachtgeschwader* entre la fin de l'année 1943 et le premier semestre 1944 ont disparu. Toutefois, la confirmation officielle de la 103e victoire d'August Lambert, obtenue le jour de sa mort au-dessus de Kamenz, le 17 avril 1945, a été retrouvée par un chercheur, ce qui semble sceller de manière définitive les interrogations à propos de son palmarès.
Toutefois, certains autres chercheurs penchent pour une autre explication : les pilotes de la *Schwarm* de la 6./SG 2 se seraient entendus entre eux pour se confirmer mutuellement des victoires qui n'auraient jamais existé – et se seraient fait prendre le doigt dans le pot de confiture. Ils ne seraient pas les seuls à avoir falsifié leur palmarès, comme l'a prouvé l'affaire de la *Schwarm* de la 4./JG 27 [8].
Cela expliquerait peut-être mieux la mutation « disciplinaire » dont a été victime August Lambert, que de l'imputer à la vengeance d'un *Gruppen-Adjutant* jaloux, comme l'affirment quelques auteurs. Cependant, tout cela n'est que pure spéculation.

« BAGRATION »

JUIN 1944

Le 22 juin 1944, date symbolique s'il en est, débute l'opération « Bagration ». C'est la grande revanche de l'Armée rouge, un « Barbarossa » à l'envers, l'une des plus formidables opérations terrestres de la Seconde Guerre mondiale. Sur une ligne de front de 1 000 km, chars et fantassins s'ébranlent, ciblant plus particulièrement le *Heeresgruppe Mitte* entre les marais du Pipret et la Dvina occidentale ; en quelques semaines, ses trois principales composantes, les 4. et 9. *Armeen* et la 3. *Panzerarmee*, sont anéanties. La Wehrmacht enclenche la marche arrière ; en deux mois, elle cède 600 km de profondeur, se retrouvant aux portes de Varsovie et à défendre les frontières de la Prusse-Orientale ! Au nord, les Soviétiques atteignent les rives de la mer Baltique, enfermant le *Heeresgruppe Nord* dans une poche en Courlande.



Le front de l'Est (décembre 1943 – août 1944)

TRANSFORMATION DES *GRUPPEN* SUR FW 190

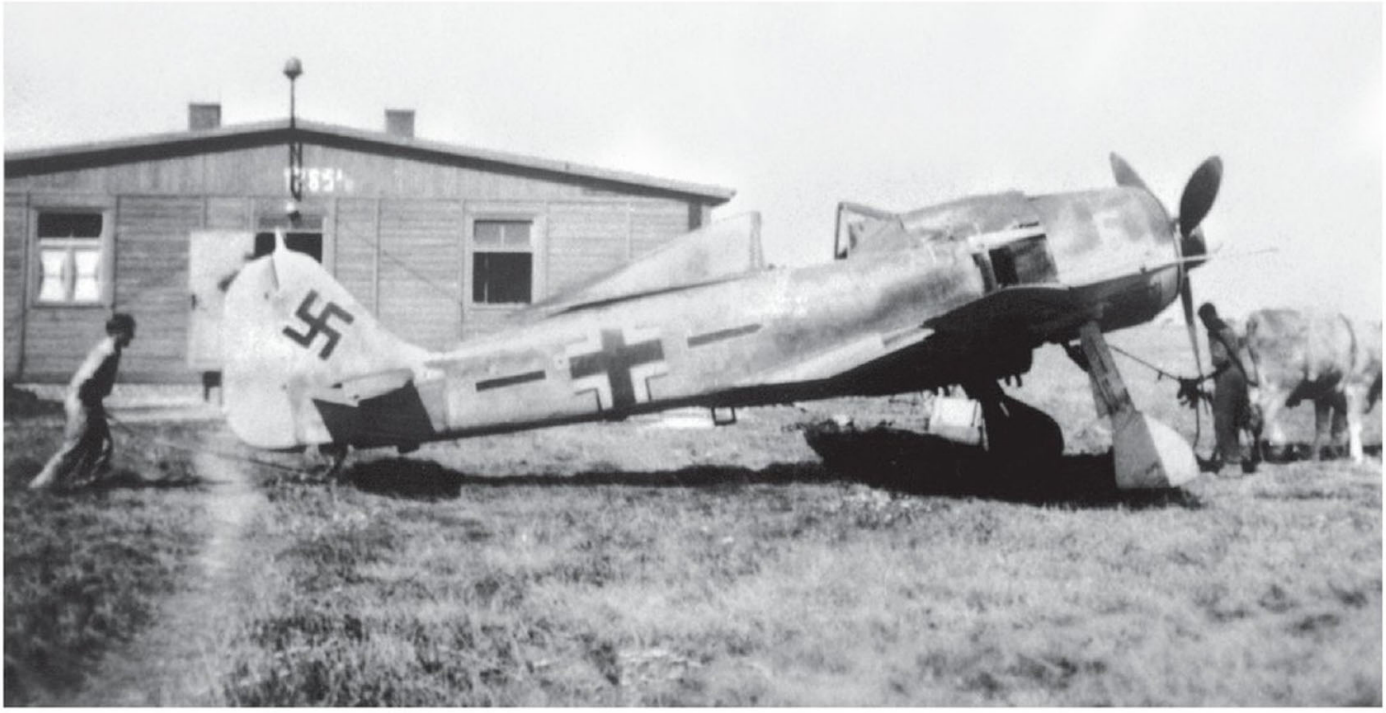
JUIN – SEPTEMBRE 1944

Ordre de bataille des unités d'assaut - 26 juin 1944			
Luftflotte 1 (*Heeresgruppe Nord*)			
II./SG 3	Hpt T. Nordmann	26 F-8	Jakobstadt
Luftflotte 4 (*Heeresgruppen Nordukraine* et *Südukraine*)			
Stab/SG 2	Maj K-H. Stepp	5 F-8/G-8	Husi
II./SG 2	–	27 F-3/F-8/G-8	Zilistea
II./SG 10	Hpt G. Baumann	30 F-8/G-3/G-8	Culm
II./SG 77	Hpt A. Gläser	31 F-3/F-8/G-3	Lemberg
Luftflotte 5 (Finlande)			
I./SG 5	Hpt F. Schröter	30 F-8	Pori/Immola
Luftflotte 6 (*Heeresgruppe Mitte*)			
Stab/SG 1	Maj G. Preßler	6 F-8	Pastovichi
III./SG 1	Hpt K. Schrepfer	38 F-3/F-8/G-3	Pastovichi
I./SG 10	Maj E. Thiem	32 F-3/F-8/G-3	Bobruisk
III./SG 10	Hpt H. Leicht [9]	44 F-8	Dokudovo

- I./SG 5 (*Hauptmann* Martin Möbus) : le 3 juin, déménage à Pori (Finlande) pour sa transformation sur Fw 190 ; celle-ci est achevée fin juillet, mais bien avant pour la 1./SG 5, rattachée dès le 16 juin à la *Gefechtsverband Kuhlmey* à Immola.
- I./SG 77 (*Hauptmann* Karl Henze) : fait mouvement le 4 juin sur Jasionka (Pologne) pour recevoir des Fw 190. Cette unité ne participera pas aux grandes batailles de l'été 1944, ni même aux suivantes, étant transférée à Schönfeld-Seifersdorf (Silésie) en août, puis à Cracovie (19 septembre), où il ne se passera rien avant janvier 1945 !
- *Stab*/SG 77 (*Major* Helmut Bruck) : également replié à Jasionka le 5 juin.
- II./SG 3 (*Hauptmann* Theodor Nordmann) : le 15 juin, transféré à Jakobstadt (Jekabpils, Lituanie) pour son rééquipement, qui s'achève le 8 juillet avec 24 Fw 190 F-8 en compte.
- *Stab*/SG 2 (*Major* Hans-Karl Stepp) : reçoit 6 Fw 190 F-8/G-8 dans le courant du mois de juin, vraisemblablement à Husi (Roumanie), sans cesser les opérations en cours.
- I./SG 2 (*Hauptmann* Kurt Lau) : ses trois *Staffeln* sont transformées séparément, respectivement à Görgenyoroszfalu, Sasz-Regen et Husi, dans le courant du mois de juillet.
- I./SG 3 (*Hauptmann* Hans Töpfer) : mis au repos à Pardubitz (Pardubice) en août, fait mouvement sur Königgrätz (Hradec Kralove) début septembre, où l'attendent 50 F-8 flambant neufs. Il ne reprendra le combat qu'à la mi-novembre.
- *Stab*/SG 3 (*Oberstleutnant* Kurt Kuhlmey) : échange ses Ju 87 D contre deux Fw 190 A-3 à Pöltsamaa (Estonie), courant septembre ; il recevra deux F-8 en plus le mois suivant. Le 1er août, le groupe aligne 42 F-8 et 28 Ju 87 D-5, ces derniers étant restitués avant la fin du mois.

ÉVÉNEMENTS MARQUANTS AYANT PRÉCÉDÉ « BAGRATION »

- 4 juin : le *Hauptmann* Günther Bleckmann, *Kommandeur* II./SG 2, est abattu en flammes par la chasse soviétique au cours d'un combat au-dessus de Iasi, qui a vu le groupe revendiquer 3 Il-2, 3 Yak-9 et 2 P-39. Il recevra la *Ritterkreuz* à titre posthume ; son palmarès est estimé à 33 victoires. Il sera remplacé à la fin du mois de juin par le *Major* Heinz Frank.
- 19 juin : le *Major* Georg Jakob, *Kommodore* SG 10, célèbre sa 1 000e mission de guerre ; il en comptera 91 de plus à la fin de la guerre.
- 23 juin : basé à Zilistea (Roumanie) et encore épargné par « Bagration », le II./SG 2 se voit transformé par la force des choses en groupe de chasse. Au début, il s'agissait de protéger les champs pétrolifères de Ploesti de l'incursion des bombardiers américains de la *Fifteenth Air Force*, mais à la date précitée, ceux-ci viennent d'être conquis par l'Armée rouge. Néanmoins, entre deux largages de bombes sur les avant-gardes soviétiques depuis le terrain avancé de Bacău, le groupe monte à l'interception des *Viermots* qui ciblent Bucarest. Le 23 juin, le groupe revendique deux « Fortress II » et deux Mustang, Hermann Buchner ajoutant un B-17 à son palmarès et le *Feldwebel* Dieter Voigt (*Stab* II./SG 2) son 17e succès. Le lendemain, ce sont deux B-24 (un attribué au *Major* Heinz Frank) et un P-51, pour la perte de trois Focke-Wulf et autant de pilotes.



▶ Le *Major* Heinz Frank, *Kommandeur* II./SG 2, en discussion avec l'un de ses *Staffelkapitäne* (à gauche) et l'*Oberleutnant* Erich Hartmann (à droite), qu'il n'est pas nécessaire de présenter, en Roumanie en juillet 1944.

◣ Un F-8 du *Stab*/SG 77 lors de sa transformation à Schönfeld-Seifersdorf (Silésie) fin juillet. Le *Geschwaderstab* recevra six machines, codées de « A » à « F », la lettre individuelle étant peinte en bleu clair sur le capot. (E-N Archives)

▼ Changement d'empennage arrière pour ce Fw 190 F-8 de la 7./SG 3 à Tilsit en juillet 1944. L'ancien (à droite) porte le *Werknummer* 582332. (©ECPAD/France/1944/ Doege, Siegfried)

« BAGRATION » ET AU-DELÀ

JUIN – SEPTEMBRE 1944

LUFTFLOTTE 1

Les opérations dans les États Baltes s'avèrent très pénibles. La forte poussée de l'Armée rouge contraint les unités d'assaut à des missions répétées, qui exigent de leurs pilotes de six à huit sorties par jour. Par ailleurs, faute de chasseurs en nombre suffisant, ils sont fréquemment utilisés comme escorte et comme intercepteurs, en plus de leurs attaques contre les chars, l'infanterie et les colonnes de ravitaillement ennemies. Les pertes seront sévères et dues, pour la plupart, à la DCA, les Soviétiques ayant pris l'habitude de protéger leurs convois, ainsi que leurs concentrations de chars et de troupes, par une puissante artillerie antiaérienne.

Alors pilote à la 9./SG 3, le *Leutnant* Werner Gail témoigne [10] : « Notre tâche consistait à tout faire pour retarder les offensives afin de donner le temps aux troupes allemandes d'improviser des positions défensives pour endiguer le flot. À chaque fois qu'il y avait une brèche dans le front, on nous demandait de la colmater. Pendant cette période, la situation au sol était si mouvante que nous devions envoyer chaque matin une mission de reconnaissance armée : deux ou trois *Schwärme* survolaient les différentes zones affectées à notre groupe afin de rendre compte si l'ennemi avait bougé, et si oui, jusqu'où. Dans la mesure où nous nous sommes vite familiarisés avec les lieux et que nous savions où l'ennemi se trouvait la veille au soir, il nous était facile de le trouver le lendemain matin. Aussi, chaque fois qu'une unité blindée ennemie avait franchi nos lignes, elle avançait à découvert, ce qui rendait plus aisée la tâche de la repérer.

[9] Tué le 26 juin 1944.

[10] Smith & Creek, *op. cit.*

▲ Au décollage de Tilsit, un F-8 portant les marques de l'*Adjutant* du *Stab* III./SG 3. La tige d'acier dans le nez de la bombe est bien visible sur ce cliché. (©ECPAD/France/1944/ Doege, Siegfried)

« Quand nous tombions sur des unités ennemies fonçant droit devant elles sans opposition, notre tactique habituelle consistait à concentrer nos attaques sur les véhicules de soutien non blindés ; ils étaient plutôt faciles à détruire à la mitrailleuse et au canon. Nous savions que sans possibilité de refaire fréquemment le plein, les chars roulant à l'avant-garde n'iraient pas loin. En revanche, si les blindés étaient au contact avec nos propres forces, ils devenaient évidemment notre objectif principal.

« Pendant la première phase de l'offensive russe, le rythme des opérations de notre groupe a été très soutenu, parfois jusqu'à huit sorties par jour. En moyenne, chaque mission ne durait guère plus d'une demi-heure ; l'ennemi n'était jamais bien loin. Parfois, il nous arrivait de tomber sur des unités russes qui avaient semé leur couverture de DCA, alors nous pouvions leur infliger de lourds dégâts avec un minimum de pertes pour nous. Mais si l'ennemi avait sa propre couverture antiaérienne, nos pertes pouvaient être très lourdes. Nous n'avons que très occasionnellement rencontré des chasseurs russes. Personnellement, je n'en ai vu qu'en deux occasions, et, les deux fois, nous n'avons perdu aucun avion **[11]**. »

[11] Il revendiquera une victoire (un Il-2) le 17 août 1944, probablement sa seule.

[12] Ce sera sa seule et unique victoire aérienne en 1 191 missions de guerre.

◀ Pour ceux qui auraient des doutes, l'insigne prouve, sans la moindre ambiguïté, qu'il s'agit bien là d'un appareil du I./SG 4. (©ECPAD/France/1944/ Nonnenmacher)

◥ Le terrain de Jakobstadt (Jekabpils, en Lituanie) est occupé par le I./SG 4 entre le 25 juillet et la fin août 1944, par le II./SG 4 entre le 26 juillet et le début d'août et par le III./SG 4 du 31 juillet au 11 août. Un photographe d'une *Propagandakompanie* y est venu faire un reportage sur la vie quotidienne des *Schlachtgruppen* – si les dates sont correctes, il se situe dans les derniers jours de juillet 1944. Ce sont, pour nous, des documents d'un intérêt exceptionnel. Sur ce premier cliché, on distingue, au premier plan, un F-8 armé d'un SD 250 antipersonnel. Au second plan, les autres appareils portent toujours le camouflage « méditerranéen » qui masque le svastika. (©ECPAD/France/1944/ Nonnenmacher)

Le 6 juillet, le *Hauptmann* Johann-Georg von Bargen, qui a pris le commandement du I./SG 3 un mois plus tôt, est abattu d'un coup direct de la DCA au cours d'un piqué sur un convoi à Imatra (Finlande) ; titulaire de la *Ritterkreuz* (19.09.42), il comptait plus de 400 missions, toutes effectuées avec le I./St.G. 3 (devenu I./SG 3 en octobre 1943). Il est remplacé à titre temporaire par le *Hauptmann* Hans Töpfer.

Le 8 juillet 1944, le II./SG 3 (*Hauptmann* Theodor Nordmann) quitte Jakobstadt, où il vient de terminer sa conversion sur Fw 190, à destination de Schaulen (Siaulai), en Lituanie centrale, pour faire face à la situation très préoccupante dans ce secteur. L'aérodrome étant menacé par l'avance soviétique, il déménage le 27 juillet pour Mitau (Jegava), au sud de Riga, d'où il peut intervenir tant sur l'Estonie que sur la poche qui est en train de se constituer autour de Memel (Klaipédia, Lituanie). Le nombre de victoires revendiquées (2 en juillet, 11 en août et 17 en septembre) laisse à penser que les *Jabos* ont été tout autant utilisés pour des missions d'appui tactique que pour des missions de chasse. Notamment le 14 septembre, conduits par leur *Kommandeur*, une douzaine de Fw 190 agressent une formation de Pe-2 escortée par des P-39 et des « LaGG-5 » ; huit victoires, dont un Airacobra attribué à Theodor Nordmann **[12]**, sont revendiquées sans perte.

Le 17 septembre, le nouvellement promu *Major* Theodor Nordmann, *Kommandeur* II./SG 3, est le sixième et dernier membre des unités d'assaut à recevoir les Glaives pour sa 1 140e mission.

Le 8 juillet, le III./SG 3 du *Major* Heinz Hoge arrive à Tilsit (Sovetsk), à la charnière entre la Prusse-Orientale et la Lituanie, avec ses 51 Fw 190 F-8. Entre cette date et fin août, le groupe se déplace à Welonen (Vilani), Wenden (Cesis) et Pöltsamaa, en Estonie. En septembre, il se trouve en Lettonie, vadrouillant entre le nord et le sud du pays au gré de la situation tactique. Ce n'est que début octobre qu'il va trouver une certaine stabilité en posant ses valises pour deux mois à Frauenburg (Saludus), dans le sud-ouest de la Lettonie. Il revendique 7 victoires en juillet, 8 en août et 8 en septembre.

Des renforts ne tardent pas à arriver à la *Luftflotte* 1 sous la forme des *Jabos* de la SG 4 en provenance d'Italie et de France :

– *Stab*	Maj E. Janssen	2 A-6	Daugavpils	1er juillet
			Tilsit	25 juillet
– I./	Hpt W. Dörnbrack	30 F-8	Daugavpils	1er juillet
			Tilsit	9 juillet
– II./	Hpt F-W. Strakeljahn	39 F-8 & 5 G	Daugavpils	1er juillet
			Tilsit	9 juillet
– III./	Maj G. Weyert	49 F-8 & 4 A	Daugavpils	3 juillet
			Jakobstadt	31 juillet

La première victoire de la SG 4 (un Airacobra) est à porter à l'actif de la 5. *Staffel* le 5 juillet ; 54 autres suivront avant le 30 septembre, soit un total de 18 pour le I. *Gruppe*, 8 pour le II. et 29 pour le III ; Dörnbrack et Weyert remportent chacun deux succès. La campagne balte de l'escadre commence plutôt mal, puisque, le 6 juillet, le *Hauptmann* Friedrich-Wilhelm Strakeljahn est abattu et tué par la DCA près de Daugavpils ; titulaire de la *Ritterkreuz* (19.08.43), « Straks » comptait plus de 300 missions de guerre et 9 victoires homologuées. Son poste est repris par le *Hauptmann* Werner Dedekind.

Le 25 juillet, le I./SG 4 est transféré à Jakobstadt, puis à Wenden fin août avant de rejoindre Lobellen (Prusse-Orientale) le 27 septembre, où, avec ses 27 appareils, il est placé sous l'autorité de la *Luftflotte* 6.

Focke-Wulf Fw 190 F-8

II./SG 4
Jakobstadt (Lituanie), fin juillet 1944

1

2

3

4

5

1 Départ en mission du I./SG 4. On note la grande diversité des marques, certains ayant même conservé leur SKZ (code d'usine). (©ECPAD/France/1944/ Hagens, Carl)

2 C'est au tour du II./SG 4 de s'élancer. Le premier appareil porte un curieux code tactique sur le nez et une bande jaune sous la croix de fuselage, qui rappelle les pratiques des JG 51 et JG 54. Derrière lui, le « 6 blanc » de la 6./SG 4. Tous les avions sont armés d'une bombe antipersonnel. (©ECPAD/ France/1944/Hagens, Carl)

3 Un Fw 190 A-6 de la 8./SG 4 armé d'une bombe SC 500. Le III./SG 4 avait conservé une lettre individuelle comme code tactique (on remarque la barre verticale du troisième groupe). (©ECPAD/France/1944/ Kröner, Siegfried)

4 Décollage d'un F-8 de la 7./SG 4. (©ECPAD/France/1944/ Nonnenmacher)

5 Retour de mission pour ces F-8 du III./SG 4. La lettre individuelle devait être blanche pour la 7. *Staffel* et noire pour la 9. *Staffel*. (©ECPAD/France/1944/ Kröner, Siegfried)

◀ & ◤ Curieux code tactique sur ce F-8 du I./SG 4. La présence de guillemets encadrant un « 7 » jaune est tout à fait inédite. Peut-être une originalité tolérée pour un *Staffelkapitän* ? À cette époque, il devait s'agir du *Hauptmann* Heinz Jungclausen, l'un des grands des *Stukas*. On note la bombe de 500 kg transportée par les mécanos sur son chariot élévateur. (©ECPAD/France/1944/ Kröner, Siegfried)

◥ Visite de l'*Oberstleutnant* Alfred Druschel, *Inspekteur der Tagschlacht* (inspecteur des unités d'assaut diurnes), auprès du *General der Schlachtflieger* ; il allait revenir au front fin décembre 1944 en tant que *Kommodore* de la SG 4. Il discute avec des membres du I./SG 4, dont leur *Kommandeur*, le *Major* Werner Dömbrack (RK-EL), qui, d'ailleurs, lui succédera à la tête de la SG 4. (©ECPAD/France/1944/ Hagens, Carl)

Le II./SG 4 suit les mouvements du I. *Gruppe*, mais, début août, il est affecté à Riga-Spilve (Lettonie). Il est muté à Wenden du 12 à la fin du mois d'août, le temps de participer au colmatage d'une brèche dans le secteur de Pleskau (Pskov, Russie). Le 14 septembre, l'Armée rouge lance une nouvelle offensive destinée à nettoyer les pays Baltes. Cinq jours plus tard, le 1er Front balte arrive à 20 km de Riga, qui doit être évacuée d'urgence. Le II./SG 4 trouve refuge à Tukums, à 60 km plus à l'ouest.
Sérieusement étrillé en Normandie (voir Chapitre VII), le III./SG 4 est reconstitué à Daugavpils avant de reprendre les opérations depuis Jakobstadt à la fin du mois de juillet. Il retrouve le II. *Gruppe* à Wenden entre le 12 et le 18 août et gagne ensuite Wolmar (Valmiera), au nord de Riga. Pour les mêmes raisons que le II./SG 4, il doit être évacué à Tukums.

LUFTFLOTTE 4

Le *Stab*/SG 2 change de *Kommodore* le 1er août, Hans-Karl Stepp étant remplacé par le *Major* Hans-Ulrich Rudel, qu'il n'est pas nécessaire de présenter.
Le II./SG 2, stationné à Zilistea (Roumanie) depuis le 10 juin, est engagé au-dessus de l'est de la Pologne en juillet. Il semble que ce groupe ait été mis à la disposition de la *Luftflotte* 6 début août, mais le 12, il est replié à Varsovie-Okecie, d'où il opère contre les blindés soviétiques approchant de la capitale polonaise. Le 25 août, il retrouve le reste de la SG 2 à Focsani (Roumanie). Le *Stab* et le I./SG 2 sont « prêtés » par le I. *Fliegerkorps* à la *Luftflotte* 1 pour tenter de contenir le 3e Front balte qui vient de percer au sud du lac Peïpous et de pénétrer en Estonie. Ils repartent le 25 en Roumanie (Focsani) afin de s'opposer à une autre percée soviétique, celle-ci réalisée par les 2e et 3e Fronts ukrainiens, qui, partant du bord du Prout, vont rapidement s'emparer de Constanta (29 août) et de Bucarest (31 août), mais surtout de la

« station-service de la Wehrmacht », Ploesti [13] (30 août). Mais la situation locale a brutalement changé : le 23 août, un coup d'État a renversé le dictateur pronazi Antonescu, et le roi Michel Ier a déclaré la guerre à l'Allemagne deux jours plus tard. La réaction de la Luftwaffe à cette « trahison » est très vive [14], et les *Jabos* n'hésitent pas à ouvrir le feu sur leurs anciens camarades d'armes : un IAR 38 est abattu par le *Leutnant* Kurt Plenzat [15], *Staka* 2./SG 2, dès le 25 août, et le *Stabs-Feldwebel* Ily (4./SG 2) descendra un IAR 81 le 7 septembre.
La SG 2 doit quitter la Roumanie pour Görgenyoroszfalu (Weiseldorf en allemand et Solovăstru en roumain [16]) le 29 août. Le 22 septembre, le II./SG 2 revendique 8 victoires dans le secteur Cluj–Targû-Mures, dont trois sont créditées au *Leutnant* Otto Dommeratzky [17] (*Staka* 6./SG 2). Au passage, le *Hauptmann* Karl Kennel (*Stab*/SG 2) ajoute un Il-2 à son palmarès.
Le 23 septembre, lors du transfert de la SG 2 à Szilagynagyfalu (Nuşfalău en roumain), la *Stabschwarm* se heurte à des Il-2 près de Kolozsvar : Rudel et son adjoint, Karl Kennel, en abattent chacun un.
Le mois de septembre ne laisse aucun répit à l'escadre, qui s'emploie à ralentir la progression de pas moins de trois Fronts soviétiques qui cherchent à prendre Budapest et à repousser les troupes allemandes vers l'Autriche. Pour les pilotes, le rythme est infernal, et chaque jour que Dieu fait (et Dieu sait s'il en fait !) est pareil au précédent, avec cinq, six, sept sorties quotidiennes, dont régulièrement l'un des leurs ne rentre pas.
Le 30 septembre, les *Stab* et II./SG 2 ont pris possession de l'aérodrome de Szilagynagyfalu, tandis que le I./SG 2 se trouve à Budak, à 100 km au nord-est de Kolozsvar.
Les II./SG 10 et II./SG 77 viennent renforcer la *Luftflotte* 6 le 28 juin.
Le III./SG 10 arrive à Focsani le 13 août, en provenance de Pologne (voir *Luftflotte* 6). Il suit ensuite le même itinéraire que la SG 2. Le 22 septembre, il gagne Gyoma (Hongrie) pour se mettre à la disposition de l'*Einsatzstab Banat*, dédié à la lutte contre les forces russes et roumaines qui marchent sur Budapest.

LUFTFLOTTE 5

En Finlande, les Soviétiques n'attendent pas « Bagration » pour forcer la « ligne Mannerheim » et foncer sur Viipuri (Vyborg). Le 9 juin 1944, ils passent à l'offensive afin de mettre un terme à la résistance forcenée de ces entêtés de Finlandais. Le 16 juin, les Allemands décident de leur venir en aide en créant une *Gefechtsverband* (unité de combat, une sorte de groupement tactique) qui prend le nom de son chef, l'*Oberstleutnant* Kurt Kuhlmey, *Kommodore* de la SG 3.

▲ & ▼ Le *Major* Heinz Frank (arborant les Feuilles de chêne qui lui ont été remises le 8 janvier 1943), en compagnie de l'*Oberleutnant* Fritz Seyffardt, vraisemblablement à Zilistea (Roumanie) en juillet 1944. Frank sera *Kommandeur* du II./SG 2 entre fin juin et fin juillet 1944 et Seyffardt *Offizier z.b.V.* au *Stab* II./SG 2 jusqu'à la mi-juillet 1944 ; il décrochera la *Ritterkreuz* le 8 août 1944. Le Fw 190 G-3 (WNr. 160948) de Heinz Frank. (Collection J. V. Crow)

[13] Cf. *Aéro-Journal* hors-série n° 4 (novembre 2009) : *Dans l'enfer de Ploesti.*

[14] Voir notamment *Aéro-Journal* n° 49 (octobre 2015).

[15] Titulaire de la *Ritterkreuz* (19.09.43), il obtiendra les Feuilles de chêne (24.01.45). Il terminera la guerre avec 1 234 missions et quittera la Bundesluftwaffe en 1971 avec le grade de *Hauptmann*.

[16] Cas typique de ces villes d'Europe centrale qui ont changé de nationalité au gré des invasions et des traités internationaux. Solovăstru a été tour à tour hongroise, autrichienne, austro-hongroise, roumaine, hongroise à nouveau et enfin roumaine depuis 1945.

[17] Il a reçu la *Ritterkreuz* (05.01.43) avec la 8./Schl.G. 1 pour 420 missions de combat et 20 victoires. Il sera abattu par des P-51 le 13 octobre 1944 lors d'un vol de convoyage. Il recevra les Feuilles de chêne à titre posthume. Il comptait plus de 600 missions et au moins 38 victoires.

Elle se compose, outre du *Stab* et du I./SG 3, encore équipés en Ju 87 D, du II./JG 54, de la 1./NAGr. 5 et de la 1./SG 5, qui vient juste d'être transformée sur Fw 190 F-8 et qui sera emmenée par le *Kommandeur* en personne, le *Major* Fritz Schröter. Avant même sa première mission, la 1./SG 5 perd quatre avions, victimes d'ennuis techniques. Ses premières missions se déroulent le 23 juin et la *Staffel* réalise 23 sorties, parvenant à couper routes, ponts et viaducs à Tali. À plusieurs reprises, les ouvrages d'art, vitaux pour l'Armée rouge, seront réparés puis démolis à nouveau sous l'action combinée des *Stukas* et des *Jabos*. Quatre Fw 190 sont perdus à l'ennemi entre le 23 et le 26 juin. Le 28 juin, les quatre Fw 190 encore en état de vol exécutent 30 sorties. Les Soviétiques, comprenant qu'ils ne pourront pas percer sur l'axe Tali-Ihantala, renoncent à leur offensive quelques jours plus tard.

Le 2 juillet 1944, pour la première fois, les VVS s'en prennent à Immola, terrain de la *Gefechtsverband*, y détruisant au sol, entre autres, deux Fw 190 F-8, deux autres étant endommagés. Néanmoins, dès le lendemain, les *Jabos* mènent à bien 26 sorties, participant avec le I./SG 3 à la destruction de 21 chars ennemis à Ihantala. Le 8 juillet, escortés par des Bf 109 G finlandais du HLeLv 24, quatre *Jabos* coulent deux barges au large d'Uras ; à la suite d'attaques répétées, les Soviétiques abandonnent l'idée d'un débarquement

Le *Leutnant* Otto Dommeratzky lors de son passage comme *Staka* à la 6./SG 2, peu avant sa mutation comme instructeur au II./SG 151 en juillet 1944. Il arbore la *Ritterkreuz* que lui ont value sa 420e mission de guerre et ses vingt victoires avec la 8./Schl. G. 1 le 8 janvier 1943. Il est abattu par un P-51 lors d'un vol de convoyage au-dessus de la Tchécoslovaquie et s'écrase près de Hranice. (Collection de l'auteur)

[18] Décoré de la *Ritterkreuz* (16.04.43) pour sa 500e mission, il en comptait 551 au jour de sa disparition.

Des Fw 190 F-8 de la 1./SG 5 à Pori (Finlande) à l'été 1944. (Collection H-W. Neulen)

à Uras et décident de renforcer leur offensive à travers l'isthme de Carélie. Le groupe Kuhlmey est rappelé au sud de Leningrad le 17 juillet, ne laissant derrière lui que la 1./SG 5. Le 6 août, la *Staffel* rejoint le reste de son groupe, arrivé à Utti trois jours plus tôt.

Le I./SG 5 continue à se battre depuis Pontsalenjoki, revendiquant trois victoires (14, 15 et 25 août). Toutefois, la situation désespérée de l'Armée finlandaise incite le gouvernement à négocier un cessez-le-feu avec l'URSS. Le 2 septembre, la Finlande rompt ses relations avec l'Allemagne et, selon les accords passés avec les Soviétiques, elle exige le départ des dernières troupes allemandes encore présentes sur son sol avant le 15 septembre. Le I./SG 5 s'envole alors pour Smitten (Smiltene), dans le nord de la Lituanie, où il se met à la disposition de la *Luftflotte* 1, la *Luftflotte* 5 étant dissoute le soir même.

LUFTFLOTTE 6

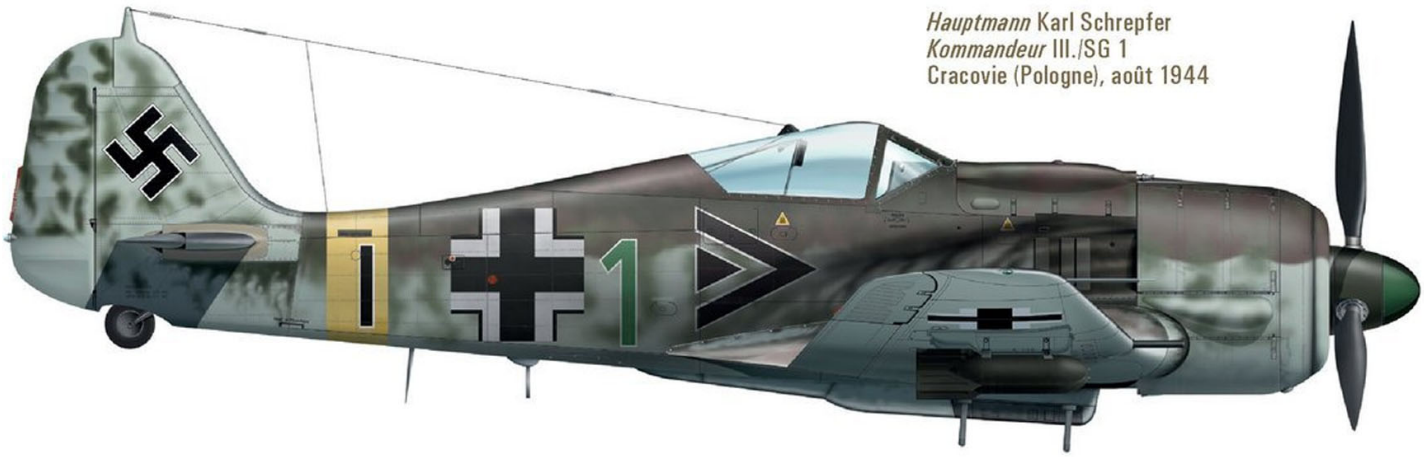
Dans l'axe de la pénétration principale de l'Armée rouge à travers la Biélorussie et en direction de la Pologne, la *Luftflotte* 6 va être fortement sollicitée et devra même être renforcée par des unités venues d'autres secteurs du front. L'offensive s'arrêtera fin août à moins de cinquante kilomètres au sud-est de Varsovie.

Le II./SG 1, désormais équipé de 45 Fw 190 F-8, revient au front à la mi-juin à Kaunas, puis à Schaulen, avant d'être transféré à la *Luftflotte* 6 après son installation à Lobellen (Prusse-Orientale) le 28 juillet. Fin septembre, il est transporté à Zichenau (Ciechanow), au sud de Varsovie. Il a changé de *Kommandeur* à plusieurs reprises pendant cette période, mais il est très difficile de s'y retrouver ; il est vraisemblable qu'il soit alors commandé par le *Major* Ernst-Christian Reusch (RK 03.11.42). Le groupe est crédité de 28 victoires, dont 6 attribuées au *Leutnant* Heinrich Starke, *Staka* 6./SG 1 (qui en a déjà obtenu autant avec la 9./SG 1).

Le 27 juin, le III./SG 1 se retrouve à Baranowicze, dans l'est de la Pologne. Il perd deux pilotes en juin, l'un abattu par des Yak-9, l'autre par la DCA. Le 5 juillet, il déménage pour Kobryn. Le 8 juillet, lors d'une attaque d'une colonne de blindés près de Nowa Mysz, il déplore la disparition de deux pilotes, un troisième ne rentrant pas non plus d'une mission identique à Slonim le lendemain. En ce mois de juillet, le *Gruppe* change de terrain à plusieurs reprises, mais se stabilise quelque temps à Varsovie-Okecie. Après avoir perdu 20 avions et 11 pilotes en deux mois, dont le *Hauptmann* Wilhelm Klüber **[18]**, *Staka* 7./SG 1, abattu par la DCA le 19 près de Hainovka, le III./SG 1 est replié à Insterburg (Prusse-Orientale) afin d'être recomplété et ne reprendra la lutte que fin septembre. Le groupe ne revendique aucune victoire entre juin et septembre 1944.

Au début de « Bagration », la quasi-totalité de la SG 10 est placée sous l'autorité de la 4. *Fliegerdivision* (*Luftflotte* 6), mais la situation générale du front contraint à disloquer l'escadre. Le *Stab*/SG 10 est réaffecté au VIII. *Fliegerkorps* à Zamoc le 16 juillet et va déménager trois nouvelles fois avant de se fixer à Bielice (à l'ouest de Varsovie) début août, sous la tutelle de la 1. *Fliegerdivision*. Deux victoires sont créditées au *Stab* entre juillet et septembre.

Le I./SG 10 se trouve à Bobruisk (1. *Fliegerdivision*) le 22 juin, mais quitte rapidement le secteur pour Vilnius (4. *Fliegerdivision*). Après un passage à Kaunas, le groupe gagne Bialystok fin juillet.



Il passe une grande partie des mois d'août et de septembre à Insterburg pour y être reconstitué (31 avions perdus à l'ennemi depuis juin). Il revendique 4 victoires (toutes en juillet).
Comme les autres groupes, le II./SG 10 se promène en Pologne en juillet, finissant le mois à Mielec, dans le sud du pays. Il rejoint le *Stab* à Bielice début août. Le 26 septembre, il est appelé à Skopje (Macédoine), où il est placé sous l'autorité du *Fliegerführer Nordbalkan*. Il se voit homologuer 18 victoires entre juillet et septembre, dont 3 sont attribuées au *Hauptmann* Benno Lehnecke, *Staka* 4./SG 10.
Le III./SG 10 perd son *Kommandeur*, le *Major* Helmut Leicht, lors d'une mission d'attaque au sol près de Vitebsk le 26 juin ; crédité de 900 missions, il recevra les Feuilles de chêne à titre posthume. Le *Hauptmann* Horst Steinhardt reprend le poste. Le groupe est replié à Vilnius le 29 juin, puis à Zamosc le 16 juillet. Fin juillet, il se retire à Cracovie pour quelques jours de repos. Le 13 août, il est envoyé en Roumanie (voir *Luftflotte* 4). Il obtient 14 victoires entre juillet et août, dont 2 revendiquées par le *Leutnant* Heinrich Starke, *Staka* 6./SG 10 [19], et 4 par l'*Oberleutnant* Manfred Goetze, *Kapitän* 8. *Staffel* ; ce dernier reçoit la *Ritterkreuz* le 19 août pour sa 600e mission de guerre.
Le II./SG 77 se trouve à Pinsk-West (Biélorussie) le 28 juin, soit à la charnière entre le *Heeresgruppe Mitte* et le *Heeresgruppe Nordukraine*. Il est envoyé en Pologne à la mi-juillet dans le but d'opérer contre les avant-gardes soviétiques s'approchant de Krosno. Il est replié à Zdarzec à la fin du mois. Quinze jours plus tard, il déménage pour Naglowice avant de s'installer à Cracovie, une fois le front stabilisé sur la Vistule, début septembre. Désormais et jusque vers la fin de l'année, ses *Staffeln* vont être engagées de manière autonome sur différents points du front, allant de la Pologne à la Hongrie. Le II./SG 77 est crédité de 18 victoires de juillet à septembre, dont les 7 premières sont l'œuvre du *Leutnant* Hans Press, *Staka* 5./SG 77, tué lors d'un combat aérien contre des Airacobra le 15 juillet.

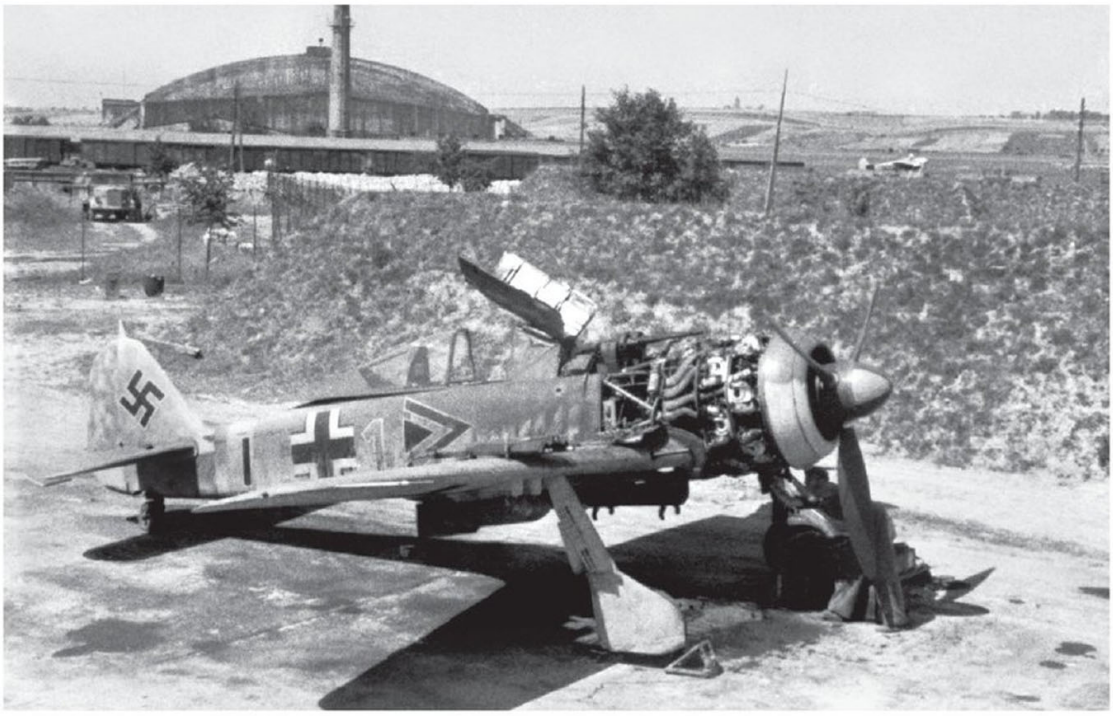
LE DÉBUT DE LA FIN

OCTOBRE – DÉCEMBRE 1944

TRANSFORMATION DES *GRUPPEN* SUR FW 190 OCTOBRE – DÉCEMBRE 1944

Ce sont les dernières transformations des *Schlachtgeschwader* sur Fw 190, tout au moins significatives, car le fameux III./SG 2, l'ancien groupe de Rudel, « addict » au Ju 87, ne commencera son rééquipement qu'à partir du 18 avril 1945 et ne l'achèvera probablement pas.

[19] Il a été transféré de la 6./SG 10 début août 1944 ; il avait revendiqué 6 victoires entre juin et sa date de transfert avec son ancienne *Staffel*.



◀ Ce F-8/R1 est vraisemblablement l'appareil du *Hauptmann* Karl Schrepfer, *Kommandeur* III./SG 1, photographié à Cracovie en août 1944. (E-N Archives)

– III./SG 77 (*Hauptmann* Franz Kieslich) : replié à Schönfeld-Seifersdorf (Haute-Silésie) pour recevoir 28 Fw 190 F-8 fin septembre. Il ne regagne le front que début novembre, mais avec 43 appareils.
– I./SG 1 (*Hauptmann* Werner Hoffmann) : également à Schönfeld-Seifersdorf le 29 novembre, d'où il ne bougera pas avant février 1945.

LE CAS PARTICULIER DES SG 151 ET 152

Ces deux unités constituent des écoles d'application où les jeunes recrues affectées aux groupes d'assaut viennent se former sur leur futur avion d'arme. Les cadres sont généralement fournis par des pilotes de grande expérience, retirés du front pour diverses raisons : préservation de « héros » hautement décorés, mise au repos de pilotes ayant connu de longues périodes au front ou… mutation disciplinaire.

▲ Le *Leutnant* Herbert Hoffer Edler von Sulmthal, *Staka* 5./SG 77 dans son Focke-Wulf. (E-N Archives)

◀ Le même lors de la remise de sa *Ritterkreuz* à Grójec (Pologne) le 6 août 1944. Il terminera la guerre à la JG 400 et se tuera accidentellement au sein de l'armée de l'Air autrichienne en 1967. Il est crédité de plus de 700 missions et de 9 victoires. (Collection H. Obert)

Mais il existe aussi une autre catégorie d'instructeurs : des « bleus » très prometteurs qui, à peine sortis des écoles et à leur grand dam, sont appelés à distiller leur science infuse à de moins doués qu'eux. Bien évidemment équipées en Ju 87, en Hs 129 et en Bf 109, elles reçoivent à leur tour des Fw 190. On peut comprendre que face à une situation de crise, l'OKW décide d'utiliser ces centaines de Fw 190 pour des missions de guerre. Des *Einsatzstaffeln* ou *Einsatzkommandos* (escadrilles opérationnelles) sont ainsi mis sur pied et engagés sur le front.

La SG 151 est formée le 18 octobre 1943 par la renumérotation de la St.G. 151,

– *Stab*/SG 151 (*Oberst* Karl Christ) : basé à Pardubitz, il reçoit des Fw 190 à partir de juin 1944. Pour une raison inconnue, ses effectifs sont gonflés à 358 Fw 190 de huit versions différentes au 1er octobre, assurément un record pour un *Geschwaderstab* ! Il est dissous le 25 avril 1945 (*Major* Karl Henze).
– I./SG 151 (*Hauptmann* Erich Bunge, puis Hubert Pölz) : basé à Oels (Silésie), il perçoit des Fw 190 à partir de septembre 1944 (y compris des biplaces). Il forme une *Einsatzstaffel* avec de jeunes aspirants (*Fähnriche*) en décembre, qui est engagée contre une percée soviétique dans le secteur de Lodz (Pologne) ; elle effectue une trentaine de missions jusqu'à la stabilisation du front début janvier 1945. La 3. *Staffel* est dissoute à Grove (Danemark) le 19 avril 1945, le reste attendra la fin de la guerre à Schleswig. Le *Gruppe* est sous les ordres du *Hauptmann* Hubert Pölz depuis le 24 octobre 1944.
– II./SG 151 (*Hauptmann* Hans Steinwachs) : basé principalement à Finsterwalde, il touche des Fw 190 en novembre 1944. Le groupe est rattaché à l'*Einsatzstab Banat* à Gyoma dès le 9 septembre. En février 1945, il est appelé à effectuer des missions sur l'Oder, en particulier contre la tête de pont de Küstrin. Le 14 février, son *Kommandeur* est abattu et tué lors d'une mission d'appui tactique près de Naumburg ; Steinwachs, décoré de la *Ritterkreuz* (05.02.44) pour sa 600e mission de guerre, avait été crédité de la destruction de 31 chars. Il est remplacé par le *Major* Franz Kieslich. La 6./SG 151 est dissoute le 19 avril, les deux autres *Staffeln* finissant la guerre à Ingolstadt-Manching.
– III./SG 151 (*Hauptmann* Egon Stoll-Berberich) : touche des Fw 190 vers octobre 1944 à Pardubitz. Il est dissous à Bayreuth-Binderlach le 11 avril 1945.

– IV./SG 151 (*Major* Heinz Frank, puis *Hauptmann* Paul Doise) : nouvelle dénomination du I./SG 152 en août 1944. En partie dissous le 15 avril 1945 à Schongau, le reste est transféré à Grossenbrode dans l'attente de la fin de la guerre.
– 13./SG 151 (*Hauptmann* Heinz Weitzel) : escadrille opérationnelle formée à partir de l'*Einsatzstaffel*/St.G. 151 le 18 octobre 1943 et engagée au départ dans la lutte contre les partisans en Albanie et au Monténégro. Ses premiers Fw 190 F-8 lui parviennent à Groß-Betschkerek (Zrenjamin, Serbie actuelle), de sorte qu'elle dispose de 13 machines au 1er juillet 1944. Elle est rattachée au II./SG 10 à Skopje en septembre, puis après quelques changements de base, elle se retrouve à Dombovar (Hongrie) début novembre pour lutter contre les troupes soviétiques pénétrant en Hongrie *via* la Roumanie et la Transylvanie. Elle est renvoyée à Werneuchen pour être rééquipée en Fw 190 armés de Panzerblitz en janvier 1945. Rattachée au *Stab*/SG 3 à Finow (fin février), elle participe aux combats sur l'Oder, puis contre les chars soviétiques dans le secteur de Dantzig (mars) et, enfin, à la bataille de Berlin (avril). Les derniers appareils sont convoyés à Avno (Danemark) le 1er mai, où ils attendront l'arrivée des troupes britanniques.
– 14./SG 151 (*Hauptmann* Helmut Eberspächer) : créée à Schroda-Ost (Pologne) le 11 novembre 1944 par changement de dénomination de l'Erg.St.(*Nacht*) III./KG 51, cette escadrille est chargée d'alimenter en pilotes les groupes de nuisance nocturne (*Nachtschlachtgruppen*), mais elle aligne aussi une section opérationnelle (*Einsatzkommando*). Début janvier 1945, elle dispose de 55 Fw 190 (F-8 et G-3), mais d'une vingtaine de pilotes seulement. Elle est rapidement repliée à Berlin-Staaken le 20 janvier quand son aérodrome devient la cible de l'artillerie russe. Sa section opérationnelle participe aux missions contre la tête de pont soviétique de Küstrin sur l'Oder et perd deux pilotes portés disparus le 4 février. Repliée à Værløse (Danemark) le 9 mars, elle termine la guerre à Schleswig. Son *Staffelkapitän* a été décoré de la *Ritterkreuz* le 24 janvier 1945 ; il est crédité de 170 missions et d'au moins 7 victoires.
– I./SG 152 (*Hauptmann* Karl Kennel, puis *Major* Heinz Frank) : formé à partir de l'*Ergänzungsschlachtgruppe* à Deblin-Irena en novembre 1943, ce groupe dispose d'un *Einsatzkommando*, envoyé à Vicence (Italie) en mars 1944 pour prendre part aux combats autour de Monte Cassino et à Anzio ; ce commando a vraisemblablement été ensuite incorporé à un groupe de la SG 4. Basée à Rahmel (Rumia, Pologne), la 2./SG 152 intercepte une formation de B-17 au-dessus de l'île de Rügen le 9 avril 1944, revendiquant trois victoires pour la perte d'un pilote. Entre cette date et le 24 mai, le I./SG 152 fait état de six victoires supplémentaires contre des quadrimoteurs américains. Le 16 août 1944, ce groupe est rebaptisé IV./SG 151. À noter qu'il n'y a pas eu de *Stab*/SG 152 ni même d'autres *Gruppen*.

Ordre de bataille des unités d'assaut - 1er octobre 1944

Stab/SG 1	Maj P. Gassmann	5 F-8	Bielice	LFT 6
II./SG 1	Hpt E-C. Reusch (?)	39 F-8	Zichenau	LFT 6
III./SG 1	Hpt K. Schrepfer	28 F-8 & 6 G-8	Bielice	LFT 6
Stab/SG 2	Obstlt H-U. Rudel	5 F-8	Szilagynagyfalu	LFT 4
I./SG 2	Hpt K. Lau	25 F-8	Budak	LFT 4
II./SG 2	Hpt K. Kennel	26 F-8 & 1 G-8	Szilagynagyfalu	LFT 4
Stab/SG 3	Obstlt K. Kuhlmey	4 A-3 & F-8	Vainoden	LFT 1
I./SG 3	Hpt H. Töpfer	50 F-8	Königgratz	NO
II./SG 3	Hpt T. Nordmann	29 F-8 & 1 A-3	Riga-Spilve	LFT 1
III./SG 3	Maj H. Hoge	14 F-8	Vainoden	LFT 1
Stab/SG 4	Obstlt E. Janssen	3 F-8	Insterburg	LFT 1
I./SG 4	Maj W. Dörnbrack	20 F-8 & 7 autres	Lobellen	LFT 1
II./SG 4	Hpt W. Dedekind	33 F-8	Tukums	LFT 1
III./SG 4	Maj G. Weyert	31 F-8	Tukums	LFT 1
I./SG 5	Hpt F. Schröter	41 F-8	Berlin-Staaken	NO
Stab/SG 10	Maj H. Viedebannt	2 F-8	Földes	LFT 6
I./SG 10	Maj E. Thiem	33 F-8 & 4 autres	Földes	LFT 6
II./SG 10	Hpt G. Baumann	25 F-8	Skopje	LFT 4
III./SG 10	Hpt H. Steinhardt	26 F-8	Gyoma	LFT 4
Stab/SG 77	Obst H. Bruck	6 F-8	Cracovie	LFT 6
I./SG 77	Maj K. Henze	41 F-8	Cracovie	LFT 6
II./SG 77	Hpt A. Gläser	27 F-8 & 11 autres	Divers	LFT 6
III./SG 77	Hpt F. Kieslich	36 F-8	Schönfeld-S.	NO
13./SG 151	Hpt H. Weinztel	15 F-8	Skopje	LFT 4

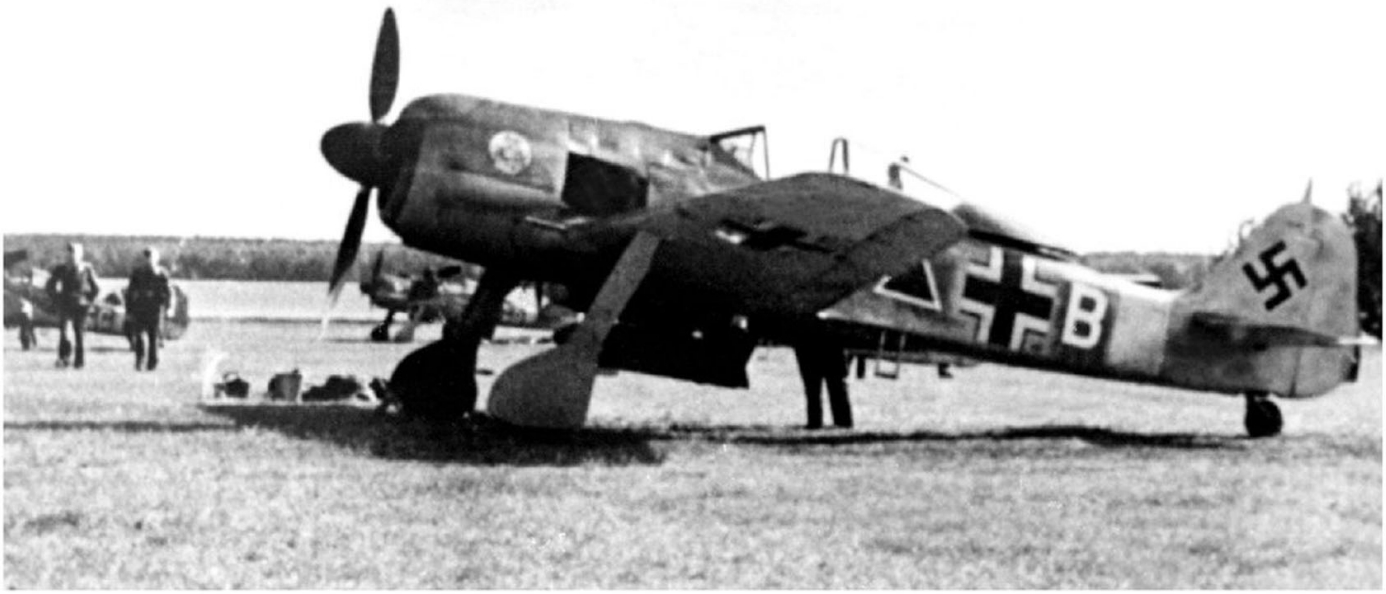
Colonne de droite : *Luftflotte* (LFT) de rattachement – NO : non opérationnel.

À la date du 1er octobre 1944, pas moins de 467 Fw 190 *Jabos* sont engagés en opération sur le front de l'Est – à comparer aux 85 alignés par la JG 54 et la *Stabsstaffel* JG 51 ! C'est dire l'importance que l'OKW accorde aux combats terrestres sur ce théâtre d'opérations, mais c'est aussi un moyen détourné de renforcer la défense

◀ Nous voulions publier une photo des Fw 190 du I./SG 151, mais, franchement, nous aurions peut-être dû nous abstenir ! (Collection J. V. Crow)

[20] *Ritterkreuz* (05.02.44) et Feuilles de chêne pour sa 1 000e mission de guerre (25.11.44).

[21] *Dive-Bomber and Ground-Attack Units of the Luftwaffe – Vol.2* – H. L. de Zeng IV & D. G. Stankey – Classic Publications, Hersham, 2013.



▲ Un Fw 190 A-5 (WNr. 1112) de la 1./SG 152 à Deblin-Irena à la fin de l'année 1943. Bien que le I./SG 152 soit considéré comme une école d'application permettant aux pilotes d'assaut de se familiariser avec leur futur avion d'arme, ce *Gruppe* a formé un *Einsatzkommando* envoyé se battre en Italie. Le 16 août 1944, il sera rebaptisé IV./SG 151. (E-N Archives)

aérienne par l'emploi de chasseurs-bombardiers pour l'interception et les missions d'escorte.
Ces *Jabos* sont appelés à opérer sur les points les plus cruciaux de l'offensive soviétique : dans les pays Baltes, où l'Armée rouge est en train de piéger le *Heeresgruppe Nord* en Courlande ; en Prusse-Orientale, dont les frontières sont menacées par les forces venues de Biélorussie ; en Pologne, où Varsovie tient encore ; en Hongrie et, enfin, en Yougoslavie.

LETTONIE

Le mois d'octobre 1944 commence plutôt bien pour le II./SG 3 qui surprend une formation d'Il-2 au large de l'Estonie et en abat 5, auxquels s'ajoutent deux autres et un Yak-3 le lendemain. Cependant, au sol, les événements prennent une mauvaise tournure pour les armées allemandes : l'Armée rouge a libéré la plus grande partie de l'Estonie et de la Lituanie et, en Lettonie, elle encercle bientôt Riga Le II./SG 3 s'échappe au dernier moment avant la prise de Riga et s'envole pour Libau (Liepaja), sur la Baltique. Cependant, le 1er Front balte, lui aussi, a atteint la Baltique, au nord de Memel, et c'est depuis une poche que le groupe va opérer. Le 1er novembre, il est replié à Jesau (Prusse-Orientale). Il a ajouté deux victoires à son palmarès le 22 octobre.
Début octobre 1944, le III./SG 3 est transféré à Frauenburg (Saldus), dans le sud de la Lettonie. Il perçoit ses premiers Fw 190 F-8/Pb 1 armés de Panzerblitz. La plupart des missions d'appui-feu sont dirigées sur la Courlande, où les restes du *Heeresgruppe Nord* sont confinés dans une poche de 150 km de large sur 250 km de profondeur, sur laquelle les 2e et 3e Fronts baltes se casseront les dents pendant six mois ! Fin novembre, le groupe est replié à Frauenburg. Il revendique 10 victoires au cours de cette période, dont 4 attribuées au *Hauptmann* Hubert Pölz [20], *Staka* 7./SG 3 ; ce sont ses dernières (total : 12), car il est promu *Kommandeur* I./SG 151 à la fin du mois.
Basé à Lobellen (Prusse-Orientale), dès début octobre, le I./SG 4 est très actif au-dessus de la Lituanie, bien que dépendant désormais de la *Luftflotte* 6. Il va, en quelque sorte, assurer la protection aérienne de la Prusse-Orientale et effectuer de nombreuses sorties contre l'aviation soviétique. D'ailleurs, son palmarès est sans équivoque : 20 victoires, dont 8 le 16 octobre ; le *Gruppenkommandeur*, Werner Dörnbrack, en revendique 8 à lui seul (dont 5 le 16 octobre). Le II./SG 4 est replié à Lobellen après le bouclage de la poche de Courlande, puis emménage à Gerdauen le 1er novembre ; il n'a obtenu aucune victoire. Le III./SG 4 va s'établir à Talsen peu après la chute de Riga. Il ne reste pas longtemps en Lituanie, étant rappelé à Eichwalde, en Prusse-Orientale, fin octobre. Inclus dans les plans de l'OKW pour l'offensive des Ardennes, il ne reviendra sur le front de l'Est que fin janvier 1945. Pendant son séjour en Lituanie (3 juillet – 15 octobre), le III./SG 4 est crédité de 2 559 sorties pour la perte de 13 pilotes et 23 appareils (à l'ennemi) ; son palmarès fait état de 16 avions ennemis détruits en vol et 7 au sol, 52 véhicules blindés, 54 pièces d'artillerie et 1 899 véhicules divers [21].

PRUSSE-ORIENTALE

Le 16 octobre 1944, le 3e Front biélorusse est lancé à l'assaut de la Prusse-Orientale, premier territoire du III. *Reich* foulé par les troupes soviétiques. Toutefois, fanatisés par le fait de défendre leur patrie face aux « bolcheviques », les Allemands opposent une vive résistance ; à la fin du mois, l'offensive est au point mort, et l'Armée rouge est même contrainte à céder une partie du terrain conquis. Les premières chutes de neige scellent le sort de cette campagne sans doute prématurée.
Le II./SG 1 quitte la Pologne pour Gerdauen début octobre. Sa transformation sur Fw 190 achevée, le I./SG 3 rejoint Gerdauen à la mi-novembre, où il retrouve le *Geschwaderstab* qui vient d'arriver de Libau. Muté à Insterburg le 15 octobre, le I./SG 4 est également replié à Gerdauen début novembre, il est rappelé trois jours plus tard à Oppeln (Opole, Pologne) pour repos et remise en état (il a perdu 12 avions à l'ennemi en octobre). Le III./SG 4 fait une brève apparition à Eichwalde (Labiau) entre le 16 octobre et le 4 novembre. Une *Staffel* du II./SG 77 stationne quelques jours à Gerdauen à la mi-octobre avant de retrouver le reste du groupe à Cracovie.
Le II./SG 4 arrive le 22 octobre, comme en témoigne son *Kommandeur*, le *Hauptmann* Werner Dedekind, dans le journal de marche de son unité :
« 22.10.44 – 06h09 : six Ju 52 se posent. Ils sont aussitôt chargés. Peu après le départ parvient l'ordre de la 3. *Fliegerdivision* de se poser non plus à Gerdauen mais à Eichwalde [Labiau]. Un Ju 52 accompagne les 12 Fw 190 cédés au III./SG 3 et conduit ensuite les pilotes à Eichwalde. À partir de 10h30, départ de 10 Fw 190 vers Eichwalde. Le *Kommandeur* se rend à Schrunden pour rencontrer le *Generalmajor* von Falkenstein [Sigismund Freiherr von Falkenstein, commandant la 3. *Fliegerdivision*].

▲ L'*Oberleutnant* Hubert Pölz, *Staka* 7./SG 3, reçoit un accueil triomphal pour sa 700e mission de guerre à Tilsit le 24 juillet 1944. Pölz, crédité de 1 055 sorties opérationnelles, de la destruction de nombreux navires (dont le destroyer *Kharkov*) et de 76 tanks, ainsi que de 11 victoires aériennes, sera honoré de la *Ritterkreuz* (05.02.44) et des Feuilles de chêne (25.11.44). (©ECPAD/France/1944/ Kröner, Siegfried)

Transfert, sans doute. Le terrain d'Eichwalde n'a pas été préparé à accueillir le groupe. Le groupe, fort de quatre-vingt-dix hommes, se loge facilement dans les baraquements qui ont servi jadis à une escadrille de chasse croate. Le *Kommandeur* s'entretient par téléphone avec le général commandant la 4. *Fliegerdivision* et avec le *Kommodore* de l'escadre, l'*Oberstleutnant* Janssen. »

Plus loin, à la date du 24 octobre :

« Dès 07h30, état d'alerte. Dans la journée, trois sorties avec quatorze avions dans le secteur à l'ouest de Gumbinnen. Trois terrains occupés par l'ennemi sont bombardés. Les missions sont conjointement effectuées avec le II./SG 77 et le II./SG 1. À 20h00 arrivent à Eichwalde les derniers camions du détachement postcurseur. En tout, quarante-huit camions et deux cent soixante-trois hommes. Deux camions et un véhicule léger restent encore quelques jours avec le II./SG 1 à Gerdauen. Le *Feldwebel* Koslawski est porté disparu au cours d'une mission. »

27 octobre :

« Réparation des avions ayant participé aux missions sur le terrain d'Eichwalde (compagnie commandée par l'*Oberleutnant* Kollerbach). Pas de mission. Mauvais temps. À 12h15, les *Oberfeldwebel* Schopper et *Feldwebel* Ischöp décollent à la poursuite de quatre Il-2. Aucun résultat, les armes de l'*Oberfeldwebel* Schopper s'étant enrayées. »

29 octobre :

« Treize pilotes partent pour Jesau pour ramener des avions neufs au groupe. Pluie et neige. »

Le lendemain, après avoir touché six F-8 neufs, le II./SG 4 reçoit l'ordre de rejoindre Unterschlauersbach (près de Nuremberg) afin de préparer ses opérations futures dans les Ardennes.

Comme on le devine à la lecture de ces comptes rendus, les missions offensives sur la Prusse-Orientale ont été rares, souvent perturbées par le mauvais temps, puis, à partir de fin octobre, par la neige. Cependant, les II./SG 1 et I./SG 3 restent sur place dans l'attente de l'offensive d'hiver soviétique, qui aura lieu début janvier 1945. Pour ces raisons, les victoires aériennes ont été limitées aux deux Il-2 revendiqués par le *Stab*/SG 4 (dont un par le *Kommodore*) près de Gumbinnen le 20 octobre.

POLOGNE

Les opérations de la SG 1 en Pologne sont assez mal connues, mais le front s'étant stabilisé devant Varsovie (ce qui permettra aux Allemands d'y liquider tranquillement l'insurrection) et devant Cracovie, il est vraisemblable qu'elles ont été aussi peu développées qu'en Prusse-Orientale. Néanmoins, le II./SG 1 a l'occasion de se mesurer à l'aviation soviétique au-dessus de la capitale entre le 13 et le 15 octobre, revendiquant ses cinq dernières victoires de l'année 1944. Le III./SG 1 aussi, mais le résultat est plus désastreux : trois pilotes tués le 13 octobre et un quatrième porté disparu le 21 ; ce groupe est replié à Cracovie pour recevoir des F-8/Pb 1 (Panzerblitz) le 29 novembre. Le II./SG 1 prend ses quartiers d'hiver à Gerdauen fin octobre.

HONGRIE

Le 29 octobre 1944, partant de Roumanie et de Bulgarie, l'Armée rouge relance l'offensive en direction de Budapest (2e et 3e Fronts ukrainiens). La Hongrie reste la seule alliée fiable du III. *Reich*, et Hitler a besoin de ses ressources, indispensables à l'effort de guerre allemand, en particulier sa raffinerie de pétrole, la dernière encore intacte aux mains de l'Axe. Le 7 novembre commence le siège de Budapest, qui ne capitulera, après de durs combats, que le 13 février 1945.

La totalité de la SG 2 et de la SG 10 est impliquée dans la défense de la Hongrie.

Bien que Hans-Ulrich Rudel ait plus d'affinités avec le « Kanonenvogel » (Ju 87 G), il ne se débrouille pas trop mal aux commandes de son Fw 190 F-8, revendiquant un Il-2 le 14 octobre et un second

Focke-Wulf Fw 190 F-9

2./SG 77
Cracovie (Pologne), décembre 1944

le 16 novembre. Fin décembre 1944, le *Stab* stationne à Börgönd, près du lac Balaton. Au I./SG 2, le *Hauptmann* Herbert Bauer remplace Kurt Lau le 7 novembre ; à la fin de l'année, il se trouve à Csor, à quelques kilomètres du *Geschwaderstab*. Le II./SG 2 accompagne le *Stab*/SG 2 dans ses déplacements en Hongrie, mais s'en sépare le 5 décembre pour atterrir à Tapolca, à quelques kilomètres de Börgönd. La SG 2 (sauf le III./SG 2) revendique en tout 9 victoires au cours du trimestre, mais perd 71 avions (dont 34 à l'ennemi [22]).

Début octobre, la SG 10 (moins le II. *Gruppe*) se retrouve à Födes, près de Debrecen, dans l'espoir de ralentir l'Armée rouge qui progresse dans les Carpates et en Transylvanie. La 1./SG 10 gagne Cracovie pour y recevoir des Panzerblitz et rejoint le reste du groupe à Öcseny. De là, le I./SG 10 effectue plusieurs missions contre les ponts sur la Theisse (Tisza), à la frontière avec la Roumanie, début novembre. Après un autre déménagement, le I./SG 10 s'installe près du lac Balaton début décembre. Le groupe connaît une certaine réussite dans les airs, revendiquant 20 victoires, dont 7 adjugées à l'*Oberleutnant* Hubert Pohl (*Staka* 1./SG 10), parmi lesquelles un « Fortress II » près de Sárospatak le 20 octobre et un Yak-9 (27 octobre) à une vieille connaissance, le *Hauptmann* Fritz Schröter, rattaché depuis peu au *Stab* I./SG 10.

Revenu de son escapade en Macédoine (Skopje), le II./SG 10 rallie la Hongrie à la fin du mois d'octobre, mais il doit être recomplété avant de reprendre le combat depuis Pecs, à partir du 21 novembre, sous l'autorité du *Fliegerführer Nordbalkan*. Le 4 décembre, il gagne à son tour les environs du lac Balaton. Au cours du trimestre, il revendique 5 victoires (dont un « Douglas DC-3 », en fait un Li-2).

Le III./SG 10 doit être replié d'urgence à Tápiószentmárton début octobre. Il déménage pour Haniska (Slovaquie) à la fin du mois et retourne en Hongrie (Börgönd) un mois plus tard. Il est crédité de 11 victoires, dont 6 sont homologuées à l'*Oberleutnant* Manfred Goetze (*Staka* 8./SG 10) ; ce seront les dernières de son palmarès, qui s'établit ainsi à 16 succès.

[22] Dont un Hs 123 en décembre !

▼ Hans-Ulrich Rudel dans un Focke-Wulf Fw 190 F-8/R1. Bien que n'appréciant pas particulièrement cet appareil, il ne revendiquera pas moins de trois victoires à son bord au cours de l'année 1944. (©ECPAD/France/ photographe inconnu)

À l'image de la Wehrmacht, malmenée depuis Koursk puis écrasée sous le nombre après « Bagration », l'aviation d'assaut n'a fait que parer au plus pressé tout au long de l'année 1944. Même quand elle a opéré « en masse » (tout était relatif face aux VVS qui dominaient les cieux à cinq contre un – dans le meilleur des cas), comme ce fut le cas en Roumanie (été) et en Hongrie (automne), elle n'a pu que mener des combats retardateurs, qui n'ont eu aucune influence sur la situation générale. Elle n'en a pas moins été la providence de nombreuses unités terrestres, allant du simple bataillon au corps d'Armée, auxquelles ses actions ponctuelles ont permis de se sortir d'une mauvaise passe.

Faute d'étude synthétique sur le sujet, nous n'avons pas su déterminer le nombre de pilotes de Focke-Wulf *Jabos* perdus à l'ennemi sur le front de l'Est en 1944, même si tous les spécialistes s'accordent à dire qu'il a été très élevé. Les délais impartis à la rédaction d'un hors-série ne nous ont pas laissé le temps d'éplucher les listes des *Flugzeugunfälle und Verluste bei der Verbanden* de l'ObdL, conservées aux Bundesarchiv. ■

Janvier – Mai 1945

LES OPÉRATIONS DU DÉSESPOIR

« Chaque fois que nous n'avons pas pu obtenir la maîtrise des airs, nos opérations d'appui-feu ont été inefficaces. »

Generalmajor Hubertus Hitschhold, *General der Schlachtflieger.*

Après avoir vainement tenté d'empêcher les Alliés de franchir le Rhin à l'ouest et l'Oder à l'est, l'aviation d'assaut va ensuite se consacrer essentiellement aux combats terrestres autour de Berlin et en Bohême-Moravie, où les dernières missions de la Luftwaffe consistent à permettre à une majorité de soldats d'échapper aux griffes de l'Armée rouge. Même cette bataille-là, l'aviation d'assaut va la perdre.

▲ Un Fw 190 F-8 du I./SG 2 à Várpalota, près de Kemenesszentpéter (Hongrie), en mars 1945. Il porte le chevron inversé jaune sur le plan gauche imposé aux formations de la *Luftflotte* 4 le 23 septembre 1944. (Collection H. Obert)

FRONT DE L'OUEST

SUICIDE PROGRAMMÉ 1ER JANVIER 1945

Comme nous l'avons vu dans le précédent épisode, la SG 4 a été retirée du front de l'Est pour participer à l'offensive des Ardennes. Dans le cadre de la dernière opération majeure entreprise par Hitler, cette escadre doit se joindre aux unités de chasse pour frapper un grand coup contre les aérodromes occupés par les Alliés. Pour différentes raisons, notamment les conditions climatiques, ce *großer Schlag* a été repoussé, au point que tout le monde pense qu'il a été annulé. En fait, il n'en est rien. À la surprise générale, cette opération, baptisée « Bodenplatte », est programmée pour le 1er janvier 1945 au petit matin [1]. La SG 4 est donc conviée à prendre part à ce qu'il faut bien appeler le grand suicide de la Luftwaffe.

En définitive, seul le III./SG 4 du *Major* Gerhard Weyert est mobilisé. Toutefois, pour la circonstance, le *Kommodore*, l'*Oberst* Alfred Druschel, a décidé de mener le groupe en personne en compagnie de son ailier. Les 14 Fw 190 F-8 ont rendez-vous à l'ouest d'Aix-la-Chapelle avec les quatre *Gruppen* et le *Geschwaderstab* de la JG 2, conduits par l'*Oberstleutnant* Kurt Bühligen. Toutefois, en survolant la forêt de Hürtgen, près de la ville impériale, le F-8 (WNr. 584400) de Druschel est atteint d'un coup direct par la DCA américaine ; on ne retrouvera jamais ni l'épave ni le corps du pilote. Druschel, l'un des plus grands as et l'un des pilotes les

▲ Alfred Druschel, alors *Hauptmann* et *Kommandeur* I./Schl.G. 1, pendant les « temps heureux » (*glücklishe Zeit*) de la campagne de Russie (1942). Engagé dans la Luftwaffe en 1936 à l'âge de 19 ans avec le grade de *Fahnenjunker*, il deviendra *Oberstleutnant* (01.10.43), *Kommodore* de la SG 4 et titulaire des Glaives grâce à son seul mérite. Très tôt transféré aux unités d'assaut (01.11.38), il y fera toute sa carrière et exécutera plus de 800 missions de guerre. (Collection de l'auteur)

Ordre de bataille des unités d'assaut - 1er janvier 1945				
Stab/SG 1	Maj P. Gassmann	5 F-8	Bielice	LFT 6
I./SG 1	Hpt W. Hoffmann	45 F-8	Schönfeld-S.	NO
II./SG 1	Maj E-C. Reusch	38 F-8	Gerdauen	LFT 6
III./SG 1	Hpt K. Schrepfer	34 F-8 & 4 G-8	Bielice	LFT 6
Stab/SG 2	Obst H-U. Rudel	6 F-8	Seregélyes	LFT 6
I./SG 2	Hpt H. Bauer	28 F-8	Seregélyes	LFT 6
II./SG 2	Hpt K. Kennel	24 F-8 & 2 G-8	Tapolca	LFT 6
Stab/SG 3	Maj B. Hamester	9 F-8	Gerdauen	LFT 6
I./SG 3	Hpt H. Töpfer	45 F-8	Gerdauen	LFT 6
II./SG 3	Hpt T. Nordmann	34 F-8	Jesau	LFT 6
III./SG 3	Hpt S. Göbel	26 F-8 & 5 A-9	Zabeln	LFT 1
Stab/SG 4	Obst A. Druschel	3 F-8	Bonn-Hangelar	LFT R
I./SG 4	Maj W. Dörnbrack	28 F-8	Bonn-Hangelar	LFT R
II./SG 4	Hpt H. Stollnberger	36 F-8	Bonn-Hangelar	LFT R
III./SG 4	Maj G. Weyert	36 F-8	Cologne-Wahn	LFT R
I./SG 5	Maj H. Viedebannt	53 F-8	Berlin-Staaken	NO
12.(*Pz*)/SG 9	Oblt Lehmann (?)	22 F-8	Perleberg	NO
Stab/SG 10	Obstlt G. Jakob	3 F-8	Magyarmecske	LFT 4
I./SG 10	Maj E. Thiem	21 F-8	Tótvázsony	LFT 4
II./SG 10	Hpt G. Baumann	28 F-8	Tótvázsony	LFT 4
III./SG 10	Hpt H. Steinhardt	25 F-8	Börgönd	LFT 4
Stab/SG 77	Obstlt H. Bruck	6 F-8	Cracovie	NO
I./SG 77	Hpt K. Henze	40 F-8	Cracovie	NO
II./SG 77	Hpt A. Gläser	34 F-8	Cracovie	NO
III./SG 77	Hpt F. Kieslich	39 F-8	Rudniki	LFT 6
Eins.St. I./SG 151	?	? F-3/F-8	Oels	NO
II./SG 151	Hpt H. Steinwachs	106 F/G	Liegnitz	LFT 6
III./SG 151	Hpt E. Stoll-Berberich	118 A/F/G	Pardubitz	NO
IV./SG 151	Oblt R. Smola	95 A/F/G	Novi Satz	FF NBK
13./SG 151	Hpt H. Weitzel	–	Magyarmecske	NO
NSGr. 20	Maj K. Dahlmann	18 F-8 & 17 G-3	Cologne-Wahn	LFT R
13./KG 200	Hpt R. Schuntermann	± 20 F-8/U-1	Cologne-Wahn	LFT R

Colonne de droite : Luftflotte (LFT) de rattachement – LFT R : Luftflotte Reich – FF NBK : Fliegerführer Nordbalkan – NO : non opérationnel.

plus respectés de l'aviation d'assaut, avait été le premier des six membres de cette spécialité à recevoir les Glaives [2] (19.02.43) ; il comptait quelque 800 missions de guerre et 7 victoires.

Perturbé par la disparition de son *Kommodore* et l'irruption de la JG 11, qui lui coupe la route à angle droit, le III./SG 4 s'égaille dans la nature et n'atteindra pas Saint-Trond, qui était son objectif imparti. Il n'en perd pas moins trois autres pilotes (deux tués et un prisonnier) à la DCA alliée.

Druschel est remplacé par le *Major* Werner Dörnbrack, dont le poste au I./SG 4 est repris par le *Hauptmann* Fritz Schröter.

L'affaire des Ardennes n'étant plus qu'un lointain souvenir et l'offensive d'hiver soviétique venant d'être déclenchée, la SG 4 regagne le front de l'Est le 14 janvier.

LE PONT DE REMAGEN ET AUTRES OPÉRATIONS SPÉCIALES JANVIER – MAI 1945

Le 10 janvier intervient une réorganisation au sein de la KG 200 avec la création d'un nouveau III. *Gruppe* formé par l'ex-I./SG 5. Le *Gruppenstab* est commandé par Viedebannt, et il n'existe que deux *Staffeln* : la 9. (ex-1./SG 5) et la 11. (ex-3./SG 5) [3]. Équipé en F-8 neufs, le III./KG 200 s'installe à Kirtorf avant de gagner la Hollande début février. La 11./KG 200, commandée par le *Hauptmann* Erwin-Peter Diekwish (RK), récupère les membres de la 13./KG 200 (ex-*Sonderkommando Einhorn*) et pose ses valises à Twente en compagnie du NSGr. 20, auquel elle est rattachée ; en fait, c'est une décision purement administrative, car la 11./KG 200 va opérer de manière totalement indépendante. Elle va attendre une utilisation digne de ses grosses bombes, mais, dans l'intervalle, elle effectue quelques missions de harcèlement nocturne dans la région d'Aix-la-Chapelle et en Hollande. Il avait été envisagé de l'employer contre les écluses de Nimègue, mais personne n'entendra plus parler de cette opération, pas plus que des missions suicides.

Début février, le III./KG 20 (moins la 11. *Staffel*) déménage avec une quinzaine de Fw 190 BT pour Stavanger-Sola (Norvège), où il retrouve les Mistel qui doivent être engagés dans le cadre de l'opération « Drachenhöhle » contre la flotte britannique à Scapa Flow [4].

[1] Voir *Aéro-Journal* n° 13 (décembre 2009).

[2] Viennent ensuite, dans l'ordre chronologique : Hans-Ulrich Rudel, Alwin Boerst (post.), Ernst Kupfer (post.), Friedrich Lang et Theodor Nordmann. Seul Hans-Ulrich Rudel recevra les Diamants (et même les Feuilles de chêne en or, la plus haute décoration jamais attribuée à un soldat allemand de la Seconde Guerre mondiale).

[3] On ignore le sort de la 2./SG 5, peut-être dissoute faute de personnel suffisant pour trois *Staffeln* ?

[4] Cf. *Aéro-Journal* n° 42 (août 2014).

Celle-ci est annulée le 15 février, mais le III./KG 200 reste sur place, car il est question de l'employer contre les convois maritimes à l'embouchure de la Schedt ; il n'effectuera aucune sortie opérationnelle et regagnera Twente le 21 mars.

Le 8 mars, un détachement de 9 F-8 de la 11./KG 200, sous les ordres du *Leutnant* Bach, fait mouvement avec 9 F-8 sur Rhein/Main pour attaquer le fameux pont Ludendorff à Remagen, capturé intact par les Américains la veille et qui, depuis, voit défiler des centaines de camions et de chars qui établissent – enfin – une solide tête de pont sur la rive droite du Rhin. La Luftwaffe va s'acharner sur ce viaduc, utilisant même ses Arado Ar 234 (il y aura aussi quelques tirs de V-2).

Les Focke-Wulf interviennent chaque jour entre le 10 et le 17 mars, jour où le pont s'effondre, larguant des bombes SC 1000 en quatre occasions. Le mauvais temps, une couverture aérienne alliée permanente et une artillerie antiaérienne renforcée empêchent les *Jabos* de mettre leurs coups au but ; par chance, un seul avion sera perdu à la DCA (pilote prisonnier). Après une dernière mission contre les troupes US à Bad Kreuznach, le 20 mars, le détachement retourne à Twente.

Réuni en Hollande, le III./KG 200 rassemble alors 31 Fw 190 et, après quelques missions contre les troupes alliées avançant vers Wiesbaden et Francfort, il fait mouvement sur Lübeck-Blankensee

Les 3 photos : Un Focke-Wulf Fw 190 F-8 (WNr. 583262), codé A3+18, du *Sonderverband Einhorn*, trouvé dans les bois à Rhein/Main après la fin des hostilités.
(Collection J. V. Crow)

(9 avril) pour participer à la bataille de Berlin. Après des bombes sur les forces soviétiques, les Focke-Wulf sont chargés de lancer des conteneurs de ravitaillement (remplis de *Panzerfäuste*, de Scho-Ka-Kola [5] et de cigarettes) aux défenseurs de la capitale. Ces opérations sont très coûteuses, puisque pas moins de onze pilotes sont perdus pendant la bataille de Berlin.

Au cours de l'une de ces sorties, dans la nuit du 30 avril au 1er mai, le *Major* Helmut Viedebannt est victime de la malchance : le parachute du conteneur s'ouvre trop tôt et s'enroule autour de l'empennage ; devenu incontrôlable, l'avion s'écrase au sol près de Wusterhausen/Dosse, entraînant son pilote dans la mort. Sa succession est assurée de manière informelle par l'*Oberleutnant* Franz-Joseph Schoppe, le plus ancien *Staffelkapitän* dans le grade le plus élevé.

Sans forcément parler d'hommage, nous pensons qu'il est nécessaire de réparer une injustice commise envers Helmut Viedebannt, dont le nom est revenu à de nombreuses reprises dans cette chronique. Il fut l'un des piliers des *Schlachtgruppen*, mais il a été complètement oublié au milieu des nombreux « as » de cette spécialité, y compris par Ernst Obermaier quand il a rédigé sa « bible » sur les *Ritterkreuzträger* de l'aviation d'assaut. Né en décembre 1918, il intègre la 5./JGr. 101 en septembre 1939. Nommé *Oberleutnant*, il passe successivement comme *Staka* au III./ZG 76, II./SKG 10 et II./ZG 1, avec lequel il reçoit la *Ritterkreuz* (30.12.42). Promu *Hauptmann* (01.04.43), puis *Major* (01.01.44), il occupe divers postes de commandement, parfois à titre temporaire (*Kommandeur* II./SKG 10, *Kommodore* SKG 10, puis SG 10, *Kommandeur* I./SG 5 et, enfin, *Kommandeur* III./KG 200). Il est crédité de 23 victoires aériennes.

Après cette brève incursion sur le « front de l'Est », le III./KG 200 est replié à Eggebeck (au sud de Flensbourg, Schleswig-Holstein), où ses 446 hommes, dont 60 aviateurs, et ses 31 derniers Fw 190 F-8 attendront sagement l'arrivée des troupes britanniques.

[5] Ce « chocolat des aviateurs » se présente sous la forme d'une boîte ronde contenant huit portions d'un chocolat noir additionné de la caféine tirée du cacao et de grains de café torréfiés et de noix de cola. Un truc hyper-énergétique du genre à vous filer la pêche pendant vingt-quatre heures et vous empêcher de dormir pendant trois jours... Il était habituellement distribué aux unités en mauvaise posture. Le Sho-Ka-Kola est encore produit de nos jours et toujours vendu dans sa boîte d'origine ! Si des lecteurs français veulent bien le tester, nous serons ravis de publier leur expérience.

Focke-Wulf Fw 190 F-8 (WNr. 583262)

11./KG 200
Rhein/Main, mars 1945

◀ L'*Oberleutnant* Franz-Joseph Schoppe, au centre nu-tête, à la droite de l'*Oberleutnant* Erwin-Peter Diekwisch (RK), *Staka* 3./SG 5, à Utti à l'été 1943. Considéré comme un héros pour avoir par son action évité à la Finlande de finir comme les démocraties socialistes de l'Europe de l'Est, Schoppe sera invité par le gouvernement finlandais à Imola en 1994, 50 ans après la fin de l'engagement de la *Gefechtsverband Kuhlmey*, pour y recevoir la Croix d'Honneur de l'aviation finlandaise. (Collection H-W. Neulen)

[6] *Ghost Bombers – The Moonlight War of NSG 9* – N. Beale – Classic Publications, Crowborough, 2001.

[7] J. R. Smith & E. J. Creek, *op. cit.* Son grade et sa fonction n'ont pas été précisés par les auteurs.

HARCÈLEMENT NOCTURNE JANVIER – MAI 1945

De son côté, le NSGr. 20 change cinq fois de terrain en janvier 1945. Il participe, notamment, aux attaques contre les forces alliées autour de la poche de Strasbourg. Le 24 janvier, son *Kommandeur*, le *Hauptmann* Kurt Dahlmann, ajoute les Feuilles de chêne à sa Croix de chevalier ; il sera crédité d'environ 300 missions de guerre à la fin des hostilités.

Revenu à Twente à la fin du mois de janvier, le NSGr. 20 voit son activité considérablement ralentie par la pénurie d'essence ; à partir du début février, ordre est donné de ne bombarder que des objectifs justifiant une dépense de carburant. Il effectue néanmoins des missions contre les dépôts alliés à Nimègue (10 février), ainsi que contre des concentrations de blindés et de troupes au sud de Clèves (24 février) et près de Mönchengladbach (27 février). Le pont de Remagen constitue sa principale cible en mars, contre lequel les bombes SC 1800 n'auront guère d'efficacité. Un raid allié sur les terrains de la Luftwaffe le 24 mars diminue fortement sa capacité offensive et le cloue même au sol pendant près d'une semaine. Le 31 mars, le NSGr. 20 est muté à Vörden, puis, quelques jours plus tard, à Delmenhorst et, enfin, à Lüneburg. Reconstitué en partie, il peut réaliser une quarantaine de sorties nocturnes depuis Hagenow contre les forces soviétiques dans le secteur de Berlin. Le 1er mai, il gagne Schleswig-Land, d'où il opère contre les avant-gardes britanniques. Entre la mi-novembre et la cessation des hostilités, le NSGr. 20 a perdu 102 avions (toutes causes confondues) et 34 pilotes tués, disparus ou faits prisonniers ; les Britanniques capturèrent ses 20 derniers Fw 190 et ses 484 membres sur le terrain de Schleswig-Land.

ITALIE

Dans le courant du mois de janvier 1945, les pilotes de la 1. *Staffel* du NSGr. 9, alors basé à Villafranca, sont transportés à Schroda, près de Poznan (Pologne), pour être entraînés sur Fw 190. D'autres pilotes des autres *Staffeln* suivent en février, mais le groupe ne sera jamais entièrement transformé sur Focke-Wulf, ceux-ci étant concentrés à la 1. *Staffel*. Ces appareils sont équipés du système de guidage EGON, qui, malheureusement pour les pilotes, guide aussi les chasseurs alliés vers leurs proies. C'est ainsi que lors de leur première mission le 3 mars, deux Fw 190 sont interceptés et abattus par des P-47 ; le *Staka*, le *Hauptmann* Willi Wilzopolski, est tué. Ces appareils servent autant comme chasseurs de nuit que comme avions de harcèlement nocturne, non sans succès d'ailleurs, puisque, le 18 mars, un Mosquito est revendiqué par Werner Hensel [6] :

Focke-Wulf Fw 190 F-8/R1 (WNr. 581632)
1./NSGr. 9
Villafranca-di-Verone (Italie), avril 1945

Très beau camouflage hivernal sur ce F-8 du I./SG 2, peut-être à Pápa (Hongrie), en février 1945. (Collection H. Obert)

« De retour d'une mission de bombardement, j'ai abattu un Mosquito avec mon Fw 190. Vers 03h00, j'ai survolé le lac Comacchio à basse altitude en me dirigeant vers Villafranca. Derrière moi, le soleil était en train de se lever sur l'Adriatique. J'ai appris par notre contrôle terrestre que deux chasseurs de nuit arrivaient droit sur moi en suivant un cap réciproque. Nous nous sommes rencontrés près de Ferrare. Apparemment, le premier Mosquito ne m'a pas aperçu et est passé juste au-dessus de moi. Attaquant le second, j'ai incendié son moteur gauche. Il s'est écrasé en flammes près de Ferrare depuis une altitude de 200 m. Aucun membre de l'équipage n'a tenté de sauter. Après mon retour à Villafranca, le *Major* Frost [Rupert Frost, *Kommandeur* NSGr. 9, RK] a envoyé sur les lieux notre sergent de l'échelon technique, qui a confirmé mon rapport. Grâce à ça, peu avant la fin de la guerre, j'ai été promu *Fahnenjunker-Oberfeldwebel*. »

Cependant, les Mosquito auront leur revanche dans la nuit du 12 au 13 avril – ce sera la dernière victoire aérienne alliée en Italie. Le 25 avril, le NSGr. 9 évacue Villafranca avec 7 Fw 190 A-8/F-8. Après un court séjour à Thiene, il se replie à Insbruck-Hötting fin avril, où il détruit ses cinq derniers Fw 190 avant l'arrivée des troupes US.

FRONT DE L'EST

SITUATION GÉNÉRALE

Le 12 janvier 1945, l'Armée rouge donne le coup de collier final qui amènera ses chars dans les rues de Berlin (16 avril – 2 mai) et ses fantassins à serrer la main des GIs sur les rives de l'Elbe à Torgau (26 avril), coupant ainsi les restes de la Wehrmacht en deux, mais laissant malgré tout plusieurs poches, dont celle en Courlande, qui ne sera résorbée qu'avec la capitulation générale.

Début février, l'Armée rouge a isolé Königsberg (Prusse-Orientale), atteint l'Oder au nord de Francfort et encerclé Breslau. Mi-mars, la totalité de la Poméranie a été conquise, Dantzig est assiégé et Stettin menacé. L'Armée rouge tient des têtes de pont à Küstrin, sur la rive gauche de l'Oder, à moins de 80 km de Berlin.

Début avril, les forces soviétiques ont pénétré en Autriche et pris Wiener Neustadt ; Vienne tombera le 13. La bataille de Berlin commence le 16.

ULTIMES TRANSFORMATIONS

Début janvier 1945, deux unités sont en cours de transformation sur Fw 190 : le I./SG 1 et la 12.(*Pz*)/SG 9.

Cette dernière est rebaptisée 1.(*Pz*)/SG 9 en date du 7 janvier ; elle n'est mise à la disposition de la *Luftflotte Reich* qu'un mois plus tard pour être engagée à l'Ouest, mais, finalement, elle participera à la bataille de Berlin sous l'autorité de la *Luftflotte* 6. On ne sait pas grand-chose de ses activités, pas même sa date de dissolution. Le fait qu'elle ait stationné pendant le mois de mars à côté de l'usine Henschel de Berlin-Diepensee peut laisser supposer qu'elle a reçu un équipement mixte de Fw 190 et de Hs 129.

La 2./NSGr. 10, l'unique *Staffel* survivante du groupe dissous officiellement le 13 mars 1945, reçoit au moins 6 Fw 190 F-8 à Wels (Autriche) après son retour de Tchécoslovaquie fin avril.

Au I./SG 1, l'arrivée du Focke-Wulf réjouit les pilotes et, en particulier, Karl Stein [7] :

« Nous avons été satisfaits du Focke-Wulf 190. Il était très bienveillant envers son pilote. J'ai toujours apprécié sa robustesse. Les atterrissages sur le ventre avec les modèles F et G ne posaient aucun problème, et l'appareil était remis en état de vol en un rien de temps. Beaucoup de pilotes ont réussi de bien meilleurs atterrissages sur leur râtelier ETC que sur leurs roues !

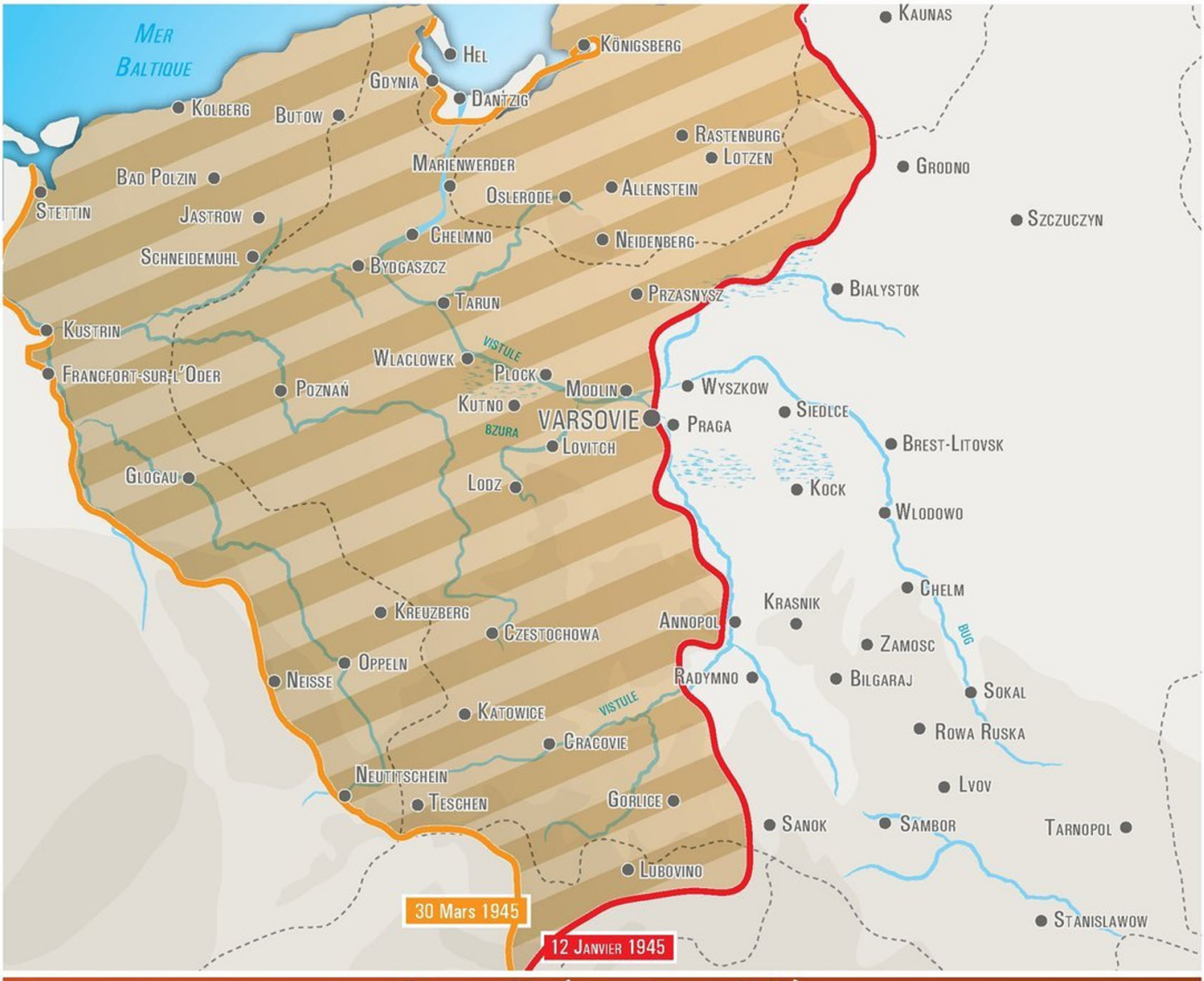
« À l'époque où nous étions équipés en Ju 87, il nous arrivait de croiser des chtourmovik allant dans la direction opposée après avoir attaqué nos chars. En dépit des circonstances, nous manifestions une certaine empathie à l'égard des unités d'assaut russes qui nous amenait souvent à les saluer d'un battement d'aile. Avec les Focke-Wulf, ce fut une tout autre affaire. Notre infanterie subissait de lourdes pertes lors des attaques des Il-2, et nous étions désormais bien décidés à ne pas les laisser faire. »

À cette période, il ne reste plus qu'un seul *Schlachtgruppe* équipé en Ju 87, le III./SG 2, l'ancien groupe de Rudel. Après avoir perdu la bagatelle de 24 Ju 87 lors d'un raid aérien sur Klecany (actuelle République tchèque) le 16 avril, il est replié à Milovice six jours plus tard pour être rééquipé en Fw 190 ; il est guère probable que ceux-ci aient été employés opérationnellement.

Nous avons adopté une narration secteur par secteur, une méthode qui n'est peut-être pas la plus pratique pour suivre le parcours des unités, dont la plupart ont fréquemment changé de zone de combat, mais qui permet de mieux se faire une idée de l'importance des forces offensives présentes en un même secteur du front à un moment donné. On se rend compte ainsi que, contrairement aux unités de chasse, les *Schlachtgeschwader* ont été relativement peu dispersées et ont souvent combattu groupées.

▲ Un appareil du *Stab* I./SG 2 sur un terrain hongrois enneigé au sortir de l'hiver 1944-45. Il porte une bombe antipersonnel AB 250 sous le fuselage. (Collection H. Obert)

◢ Probablement un F-8 du III./SG 1 portant un « 8 » et une barre de troisième groupe rouges (ou marron, le rouge étant assez peu apprécié sur le front de l'Est). L'anneau de capot jaune prouve que la photo a été prise après le 7 mars 1945, date à laquelle la *Luftflotte* 4 a ordonné que les appareils opérant sur le front de l'Est reçoivent un anneau jaune de 50 cm de large sur le capot, espacé de 30 cm par rapport au bord dudit capot. Le gouvernail est également peint en jaune. (E-N Archives)



Front de l'Est (janvier - mars 1945)

COURLANDE

Le III./SG 3 demeure dans cette poche tant que son ravitaillement peut être assuré par la Kriegsmarine, car il se trouve rapidement éloigné de plus de 500 km du front. Il est basé pendant tout le restant de son séjour à Zabeln (Sabile), à 100 km au nord-ouest de Riga, mais entretient un détachement permanent à Cirava. Il perd trois pilotes tués (dont un abattu par un chasseur russe), parmi lesquels le *Hauptmann* Horst Schnuchel (6 mars), qui avait repris le commandement du groupe le 15 février. Vers le 25 avril, le III./SG 3 quitte la Courlande et se pose à Flensbourg, où il attendra sagement l'arrivée des troupes britanniques.

PRUSSE-ORIENTALE

L'Armée rouge a une revanche à prendre avec ce territoire allemand qui lui a tant résisté à l'automne passé. Seules deux unités d'assaut sont dédiées à sa défense au début de l'année 1945 : le *Stab*/SG 3 et le I./SG 3. Le *Geschwaderstab* est replié à Finow dès le 9 février, mais le I. *Gruppe* poursuit la lutte jusqu'à sa dissolution à Brüsterort (Majak), à l'extrême pointe Ouest du Frisches Nehrung, le 22 avril. Le 19 février, quatre pilotes sont abattus par la DCA, dont le *Kommandeur*, le *Hauptmann* Hans Töpfer (RK) ; contrairement aux trois autres, il est fait prisonnier, mais souffre de graves brûlures ; les Soviétiques le libéreront en octobre 1948 pour raison de santé (il décédera des suites de ses blessures en décembre 1955).

Le II./SG 1 évacue la Prusse-Orientale le 20 janvier et s'installe en Prusse-Occidentale pour endiguer l'avance des chars soviétiques qui se dirigent vers Dantzig (Gdansk). Ce groupe, qui est apparemment le premier à toucher des Fw 190 F-9, est durement malmené pendant ces combats et perd même son *Kommandeur*, le *Major* Ernst-Christian Reusch (RK), grièvement blessé dans un atterrissage forcé le 21 janvier ; il décède des suites de ses blessures cinq jours plus tard. Il est remplacé par le *Hauptmann* Heinrich Heins.

Le 18 janvier, le II./SG 3 déplore la mort de son *Kommandeur*, le *Hauptmann* Theodor Nordmann, entré en collision avec son ailier dans le mauvais temps près d'Insterburg. L'un des rares membres des *Schlachtflieger* à avoir reçu les Glaives (17.09.44), Nordmann, qui avait effectué sa première mission de guerre en mai 1940, totalisait 1 191 sorties opérationnelles, 80 chars, 43 000 t. coulés et une victoire aérienne. Son commandement est repris par le *Hauptmann* Adolf Heimlich.

Le *Gruppe* évacue la Prusse-Orientale dès l'offensive soviétique pour prendre ses quartiers en Pologne.

POLOGNE

Le 1er Front biélorusse se lance à l'assaut de Cracovie et de la Silésie (capitale Breslau, actuellement Wrocław), province tampon entre l'est de la Pologne et le Protectorat de Bohême-Moravie (actuelle République tchèque). Sur place se trouve la totalité de la SG 77, dont seul un groupe est opérationnel, le reste étant au repos à Cracovie ; un repos qui ne va pas durer. La ville tombe dès le 19 janvier, contraignant ces unités à trouver refuge en Silésie, où elles vont devoir affronter une nouvelle offensive lancée le 8 février en direction de l'Oder.

Le II./SG 77 élit domicile à Schweidnitz (Swidnica, Basse-Silésie) début avril, opérant au-dessus de la poche de Breslau. Le III./SG 77 est transféré à Sprottau dès l'irruption des troupes soviétiques en Silésie. Replié sur Cottbus (février), il est en partie rééquipé en Fw 190 F-8/Pb.

Le III./SG 1 vadrouille beaucoup, passant de la défense de Varsovie (janvier) à celle de Poznan (février), puis de Dantzig (février). Depuis Oranienburg (mars), il mène des missions sur les concentrations de troupes et de chars du 1er Front biélorusse entre Küstrin et Stettin, qui s'apprêtent à déferler sur Berlin ; ce ne sont pas les cibles qui manquent, mais la raréfaction du carburant ne permet pas de maintenir un haut niveau de sorties. En avril, il s'installe sur plusieurs terrains autour de Wismar, sur la Baltique, et est finalement replié à Flensburg, comme la totalité de la SG 1. Il est à noter qu'il a perdu deux *Staffelkapitäne* : *Oberleutnant* Otto Mulsch (7./), descendu par un chasseur russe près de Varsovie le 15 janvier, et *Oberleutnant* Gustav Schubert (9./), abattu en attaquant des chars près de Hohensalza le lendemain ; Schubert avait été décoré des Feuilles de chêne (24.10.44) et affichait un palmarès de quelque 70 chars, deux ponts et deux canonnières détruits en plus de 1 200 missions.

Dès le déclenchement de l'offensive soviétique, la SG 4 est transférée en Pologne, se regroupant à Rosenborn (Mirosławice) début février, puis à Dresde-Klotzsche début mars.

DE L'ODER À BERLIN

Le I./SG 1 gagne Cottbus après la fin de son entraînement (4 février) pour participer aux combats autour de Wrocław et Poznan ; le 7 février, il perd son *Kommandeur*, le *Hauptmann* Werner Hoffmann (RK), abattu par la DCA russe.

Son successeur, le *Major* Horst Kaubig, est tué cinq jours plus tard dans une collision avec un chasseur ennemi ; ce récipiendaire des Feuilles de chêne comptait plus de 1 000 missions, et son palmarès affichait la destruction de 9 trains, 19 batteries, 6 ponts et 43 000 t. de navires marchands. Le *Hauptmann* Arthur Pipan [8] (RK) arrive le 2 mars pour prendre le commandement du groupe, qui se bat alors sur l'Oder et, bientôt, au-dessus de Berlin. Il s'installe à Berlin-Gatow, où il restera jusqu'au 26 avril, participant aux ultimes combats dans les rues de la capitale et, occasionnellement, larguant des conteneurs de ravitaillement aux troupes allemandes. De repli en repli, il gagne finalement Flensbourg début mai.

Le II./SG 1 est engagé dans le secteur de Küstrin (mars), puis dans la bataille de Berlin (avril) avant d'être replié à Flensbourg.

Installé à Fürstenwalde en compagnie de toute son escadre (1er février), le *Stab*/SG 2 intervient d'urgence pour empêcher des chars de traverser l'Oder à Lebuis ; après en avoir détruit 12 à lui seul, le *Kommodore*, l'*Oberstleutnant* Hans-Ulrich Rudel, est grièvement blessé par la DCA le 9 février [9]. Le *Major* Friedrich Lang (RK-S) le remplace temporairement – d'autant plus temporairement qu'il est lui-même blessé dans un accident le 13 février. L'*Oberst* Kurt Kuhlmey prend la suite, mais il rendra son commandement à Rudel quand celui-ci sortira de l'hôpital.

Le II./SG 2 combat dans le secteur situé entre Küstrin et Francfort-sur-l'Oder (janvier-février), puis en Silésie.

Le II./SG 3 arrive à Finow (fin janvier) pour faire face à l'offensive sur la Vistule et en direction de l'Oder. Le 1er mars, il réalise une mission spectaculaire avec 22 Fw 190, qui se solde par la destruction d'un des ponts sur l'Oder à Görlitz demeurés intacts. Il est replié à Eggebek (Schleswig-Holstein) le 26 avril.

Le *Stab*/SG 77 se pose à Kamenz (70 km au sud de Cottbus) le 10 février en prévision de l'assaut sur Berlin. Après un court séjour en Tchécoslovaquie, il retourne à Kamenz le 17 avril. Le I./SG 77 rejoint le *Stab* à Kamenz, puis emménage à Alteno, engageant les forces soviétiques sur la Neisse, l'Oder et autour de Berlin (février-mars). Le 16 avril, son *Kommandeur*, le *Hauptmann* Hans-Joachim Brand, est tué par l'artillerie antiaérienne au cours d'une attaque contre des chars qui approchaient de l'aérodrome d'Alteno ; ses restes ne seront jamais retrouvés. Titulaire de 964 missions et de la *Ritterkreuz*, il avait été proposé pour les Feuilles de chêne. Il est remplacé par le *Hauptmann* Egon Stoll-Berberich (RK).

Le III./SG 77 s'établit à Kamenz à la mi-avril et participe activement à la bataille de Berlin, en particulier sa 9. *Staffel* équipée en Fw 190 F-8/Pb. Il est victime de l'USAAF, dont les P-51 ravagent le terrain de Kamenz le 16 avril, y détruisant au sol une vingtaine d'appareils, mettant ainsi le *Gruppe* sur la touche.

◤ Le 19 avril 1945, après avoir effectué sa troisième sortie de la journée contre les têtes de pont soviétiques sur la rive Ouest de l'Oder, l'*Unteroffizier* Gerhard Kürschner de la 4./SG 3 a décidé d'aller poser son Fw 190 F-8 (WNr. 932451) sur l'aérodrome de Rhein/Main, tenu par les Américains. (E-N Archives)

◣ Des pilotes du I./SG 2 papotent entre deux missions, tandis que les techniciens de surface déblaient la neige. Les trappes ont été démontées pour éviter l'accumulation de neige entre elles et les roues, pratique habituelle au dégel quand la boue remplace la neige. (Collection H. Obert)

▶ Départ en mission d'un F-8 du I./SG 2 armé d'une bombe de 250 kg. On note que les râteliers d'aile sont vides. (Collection H. Obert)

◢ Sous cet angle, on distingue mieux le triangle inversé jaune imposé par la *Luftflotte* 4 aux unités opérant au-dessus de la Hongrie. Ici, un F-8 du I./SG 2 à Várpalota en mars 1945. (Collection H. Obert)

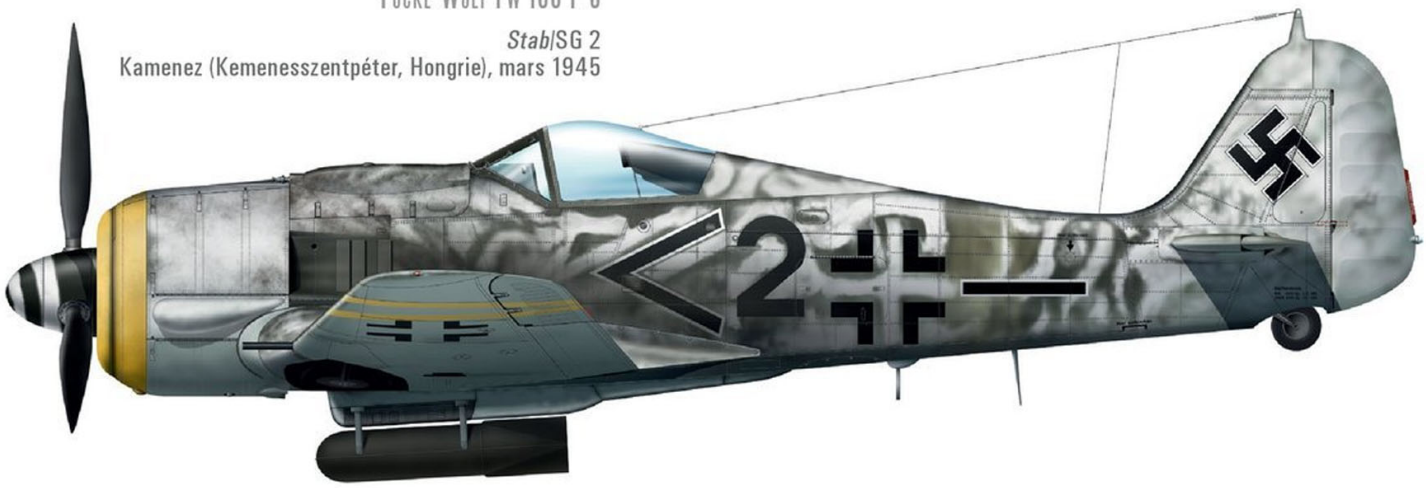
[8] Il sera le premier pilote des Östereichische Luftstreitkräfte breveté sur chasseur à réaction en 1956.

[9] Cf. *Aéro-Journal* n° 49 (octobre 2015) : *Hans-Ulrich Rudel, Tueur de chars.*

[10] H. L. de Zeng IV & D. G. Stankey, *op.cit.*

Focke-Wulf Fw 190 F-9

Stab/SG 2
Kamenez (Kemenesszentpéter, Hongrie), mars 1945



HONGRIE

Le I./SG 2 s'installe à Pápa-Pinköpuzta (120 km au sud-ouest de Budapest) à la mi-janvier, puis à Györ (mi-février). Un étrange incident se déroule le 28 février (?) quand un F-8 est abattu (pilote †) par un Bf 109 roumain portant les marques de nationalité allemandes [10] (!). Le groupe est impliqué dans l'opération « Frülingserwachen » visant à empêcher l'Armée rouge de progresser vers Budapest. Il reste sur le territoire hongrois jusqu'à son repli sur Fels am Wagram (Autriche) le 2 avril, puis termine la guerre à Graz ; le 8 mai, les derniers avions vont se rendre aux Américains à Munich-Riem.

▲ L'aérodrome de Wels (Autriche), tel que l'ont découvert les GIs à leur arrivée. À gauche, un Fw 190 F-8 (WNr. 580632) de la 6./SG 10. L'anneau autour du capot et le gouvernail sont jaunes. La diversité des appareils présents sur le tarmac (chasseurs, chasseurs-bombardiers, *Stukas*, bombardiers, avions de transport et d'entraînement, venant de tous les fronts, Ouest, Est et même Italie) montre dans quel désarroi se sont trouvées la plupart des unités quand l'étau s'est refermé sur les cendres du III. *Reich*. (US NARA)

TCHÉCOSLOVAQUIE

Le 5 avril, le *Stab*/SG 2 arrive à Kummer-am-See (Mimoň-Hradcany) ; le 20 avril, il constitue l'état-major de la *Gefechtsverband Rudel*, incluant le II./SG 2, le III./SG 2, la 10.(*Pz*)/SG 2, le *Stab* et le I./SG 77 et le II./JG 6.

Le II./SG 2 arrive à Kummer-am-See début avril, où il restera jusqu'à la capitulation. Son problème, comme celui de bien des unités, est d'avoir beaucoup d'avions (47 au 16 avril) mais trop peu de pilotes expérimentés et encore moins de carburant.

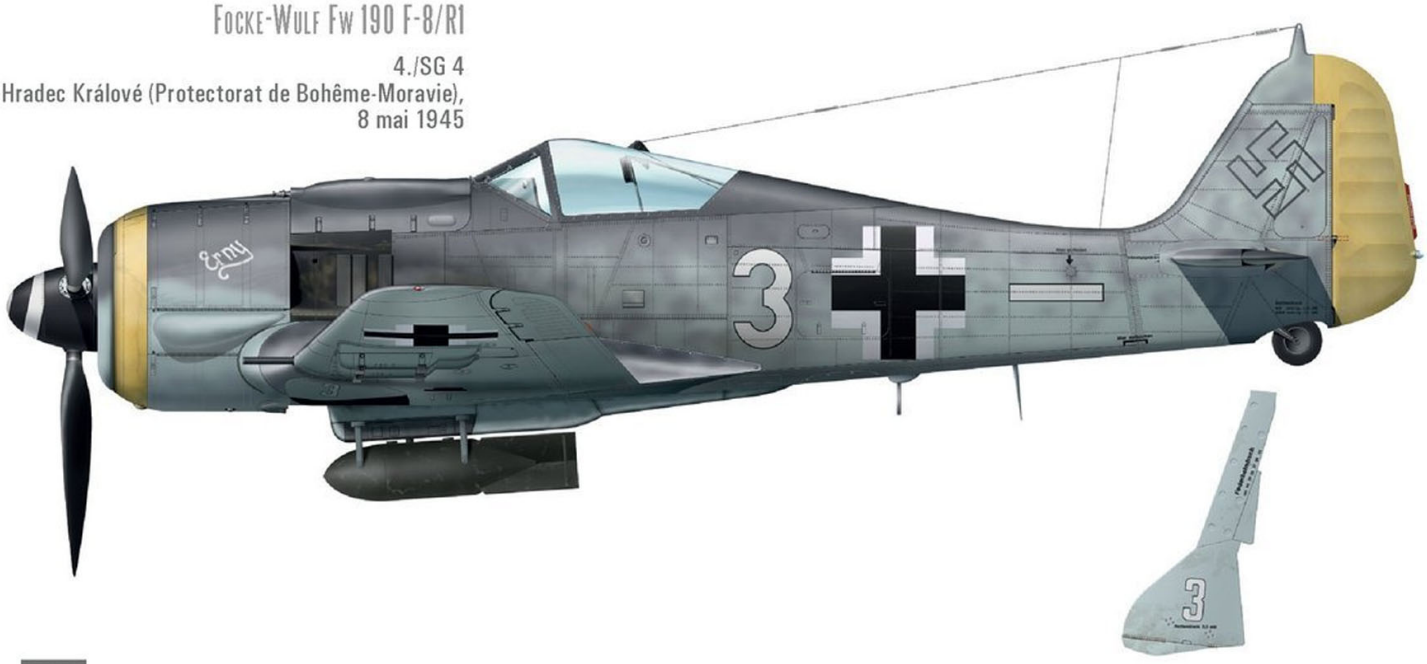
En avril, le *Stab* et les trois groupes de la SG 4 sont repliés en Tchécoslovaquie, où ils sont, la plupart du temps, cloués au sol faute d'essence. Le 8 mai, le *Stab* stationne à Suchdol nad Odrou, le I./SG 4 à Kostelec na Hané, le II./SG 4 à Králové et le III./SG 4 à Prostějov.

Début février, le *Stab* et le I./SG 10 quittent la Hongrie (Tótvázony) pour Piestany (Slovaquie) ; le 3 mai, ils se trouvent à Budweis (České Budějovice). Le II./SG 10, retiré des opérations en avril pour être transformé sur Fw 190 F-8/Pb, termine son parcours à Wels, *via* Hörsching (Autriche). Quant au III./SG 10, après un plus long séjour en Hongrie, il rejoint la Slovaquie fin mars ; le 4 janvier, le *Staka* 8./SG 10, le *Hauptmann* Manfred Goetze (± 800 missions, 16 victoires), est descendu par la DCA près de Pápa pendant les durs combats autour de Budapest. Le groupe stationne à Vysoké Mýto quand cessent les hostilités.

Le *Stab*/SG 77 est intégré à la *Gefechtsverband Rudel* depuis Pardubitz (Pardubice) fin avril, où il se trouve encore le 8 mai. Le I./SG 77 arrive à Mimoň-Ost (24 avril) et rejoint aussi la *Gefechtsverband*, très impliquée dans la défense de Prague jusqu'au dernier jour des combats. Le II./SG 77 est replié à Pardubice (Bohême-Moravie) le 3 mai. Le 21 avril, les derniers Fw 190 survivants du III./SG 77 posent leurs roues sur la piste de Pardubice ; il est peu probable que ce groupe ait repris du service avant la fin du conflit.

Focke-Wulf Fw 190 F-8/R1

4./SG 4
Hradec Králové (Protectorat de Bohême-Moravie),
8 mai 1945



Focke-Wulf Fw 190 F-8 (WNr ?181)

III./SG 10 (?)
Prerau (Přerov, Protectorat de Bohême-Moravie),
avril 1945

Focke-Wulf Fw 190 F-8

Stab III./SG 10
Prerau (Přerov, Protectorat de Bohême-Moravie),
avril 1945

Focke-Wulf Fw 190 F-8

Stab/SG 10
Budweis (České Budějovice, Protectorat de Bohême-Moravie),
8 mai 1945

Focke-Wulf Fw 190 F-8

Stab I./SG 10
Budweis (České Budějovice, Protectorat de Bohême-Moravie),
8 mai 1945

◣ & ◤ Reddition d'une *Schwarm* du II./SG 10 à Neubiberg, près de Munich, avec du premier plan à l'arrière-plan : le « << » (WNr. 428639) du *Kommandeur*, le *Hauptmann* Götz Baumann, le « 13 jaune » (WNr. 582304), le « <2 » (WNr. 568875) et le « <o vert » du *Technischer Offizier* du groupe (WNr. 440401). Ils portent tous les marques spécifiques du front de l'Est. (Collection J. V. Crow)

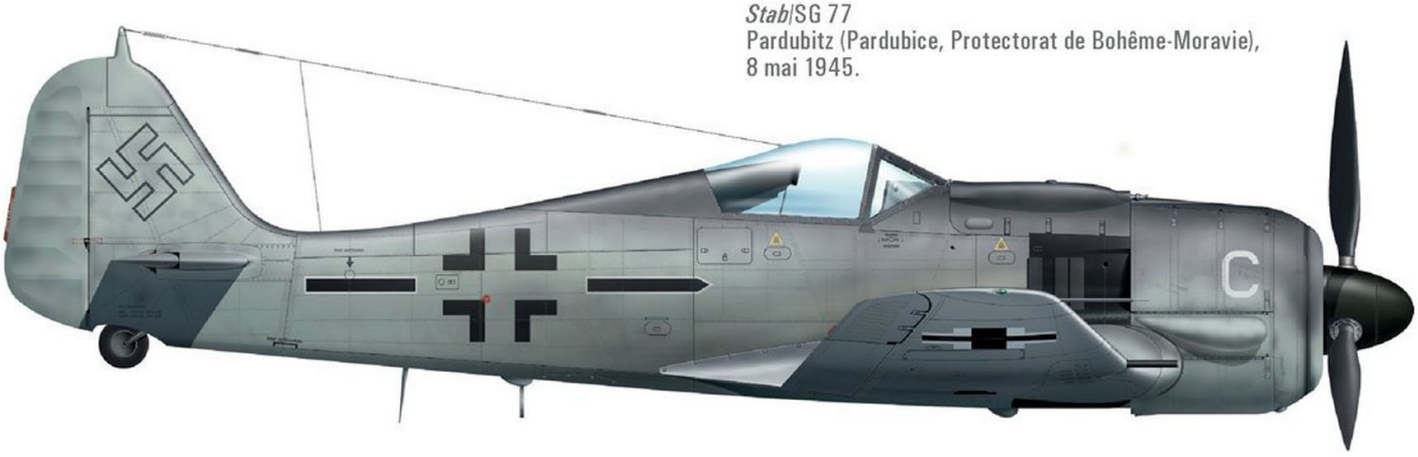
[11] *The Last Year of the Luftwaffe* – A. Price – Greenhill Books, Londres, sans date.

[12] Cf. *Aéro-Journal* n° 49 (octobre 2015).

[13] *Die Ritterkreuzträger der Luftwaffe – Stuka- und Schlachtflieger 1939-1945* – E. Obermaier – Verlag Dieter Hoffmann, Mayence, 1976.

Focke-Wulf Fw 190 F-8

Stab/SG 77
Pardubitz (Pardubice, Protectorat de Bohême-Moravie), 8 mai 1945.



▲ Un F-8 (WNr. 583351 ?) d'un troisième groupe non identifié, comme il s'en est réfugié des dizaines en provenance du front de l'Est. (Collection de l'auteur)

8 MAI 1945
LA GUERRE EST FINIE

8 mai 1945 : la capitulation est effective à 23h01. Pour les membres de la Luftwaffe présents sur les territoires qui ne tarderont pas à être envahis par l'Armée rouge, c'est le sauve-qui-peut général. Individuellement ou en groupes, les pilotes qui disposent d'un avion s'envolent vers l'ouest pour gagner une base qu'ils savent tenue par les Américains ; parfois, ils se débrouillent pour embarquer un passager de la manière qu'explique l'*Oberfeldwebel* Adolf Dilg, ancien pilote du III./ZG 2 (voir Chapitre II) devenu convoyeur [11] :

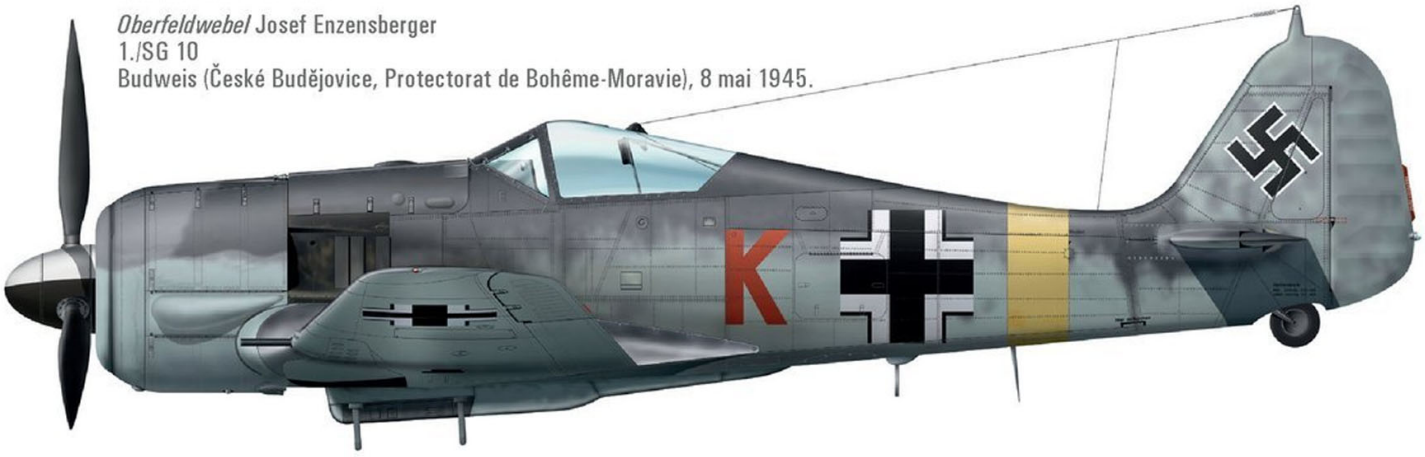
« Au milieu du mois de mars 1945, nous avons reçu l'ordre d'évacuer tous les avions de Kolberg [Kołobrzeg, Pologne]. J'ai décollé à bord d'un Focke-Wulf 190, dont la plaque de blindage derrière le siège avait été démontée pour installer une fillette de 12 ans. Sa mère s'était blottie dans l'espace rendu disponible par la dépose de la radio dans le fuselage arrière ; elle avait d'abord dû retirer tous les objets en métal qu'elle portait sur elle pour ne pas dérégler le compas qui se trouvait à proximité. Un autre convoyeur, le *Gefreiter* Herzmann, a quitté Kolberg avec un jeune enfant sur chaque genou et leur mère dans le fuselage arrière. »

Depuis Kummer-am-See (Mimoň-Hradcany), l'*Oberst* Hans-Ulrich Rudel, *Kommodore* SG 2, organise la fuite vers l'ouest de ses pilotes qui ont la chance de disposer d'un avion. Il met le cap sur Kitzingen, un aérodrome tenu par les Américains [12].

Ayant décollé avec Rudel, le *Feldwebel* Eugen Lörcher de la 5./SG 2 préfère aller poser son appareil sur le ventre près de sa ville natale de Aufhausen (Bavière) pour retrouver sa famille. Il a embarqué sa fiancée dans le fuselage arrière ; il se mariera avec elle après la guerre, et tous les deux reviendront sur les lieux chaque année pour célébrer cet événement au champagne.

Derniers à décoller de Budweis (Česká Budějovice) vers la liberté le 8 mai vers 19h30, les *Unteroffizier* Walter Abbreddis et *Oberfeldwebel* Josef Enzensberger (1./SG 10) sont attaqués par des P-51. Le premier est abattu et tué – sans nul doute le dernier membre de la Luftwaffe mort en combat aérien. Le second parvient à s'échapper et à se poser sur le ventre près de Sonthofen (Oberallgäu, Bavière), la ville allemande la plus méridionale – qui est aussi sa ville natale. Enzensberger est entré dans la Luftwaffe en novembre 1939 ; affecté au *Jagdgruppe Drontheim* comme *Feldwebel* en avril 1941, il devient instructeur entre novembre 1941 et septembre 1942, puis commence une carrière de pilote d'assaut avec le I./Schl.G. 2 (futur I./SG 10) en Afrique. Proposé pour la *Ritterkreuz* après sa 500e mission en juin 1944, il la recevra le 28 février 1945 ; il avait été proposé pour les Feuilles de chêne. Il trouvera la mort en moto au retour d'une excursion en montagne près de Sonthofen le 6 septembre 1975, à l'âge de 61 ans [13].

◥ & ▶ Le Fw 190 A-8 (WNr. 171189) portant les chevrons de *Kommodore* a été « vautré » par le *Hauptmann* Karl Kennel, *Kommandeur* II./SG 2, lors de la reddition de la SG 2 aux Américains à Kitzingen le 8 mai 1945. Passé entre mai 1938 et octobre 1942 par la chasse, les *Zerstörer*, la chasse de nuit, puis les unités d'assaut, Kennel a connu une carrière bien remplie, qui s'achève sur un total de 957 missions de guerre et 34 victoires. Il est décoré de la *Ritterkreuz* (19.09.43) pour sa 500e sortie opérationnelle, et des Feuilles de chêne (25.11.44). (Collection J. V. Crow)



Les pilotes sans avion et le personnel technique tentent leur chance par la route, en vélo ou à pied, individuellement ou en colonnes formées. Ceux du III./SG 2 tombent aux mains de l'Armée rouge, qui les remet aux partisans tchèques ; ils sont pour la plupart sommairement exécutés. Le fait que Rudel ait décidé de réprimer les insurrections à Madlá Boleslav, à Ledce et à Prague n'est certainement pas étranger à cette brutale réaction. Quant à ceux d'autres unités désarmés par les Soviétiques, ils connaîtront de longues années de captivité dans des conditions très éprouvantes.

Tous les pilotes n'ont pas la chance de rejoindre un aérodrome américain ; c'est le cas du *Feldwebel* Bernhard Ellwanger du III./SG 77 :

« Le 8 mai, nous n'avions plus d'essence que pour quatre appareils. Même aujourd'hui, je n'ai pas compris comment le mien a pu figurer parmi eux. Nous avons décollé et mis le cap sur Prague, menés par le *Hauptmann* Günther Ludigkeit, le commandant de la 7. *Staffel*. Nous devions détruire le siège de la radio de Prague, tenu par les rebelles. Nous volions à une altitude d'environ 4 000 m quand on a aperçu Prague. Tout à coup, nous n'avons pas pu en croire nos yeux ! Des centaines de chasseurs américains emplissaient le ciel et brillaient dans le soleil. J'en ai presque oublié ce que nous faisions là à ce moment. Notre *Schwarm* a viré à gauche et a amorcé une descente. Quand j'ai aperçu la cible dans mon viseur, j'ai largué ma bombe. Coup au but ! Après cela, nous sommes rapidement revenus à notre base. Ce fut ma dernière mission de guerre, le jour de la capitulation – et aussi ma dernière chance de pouvoir me rendre aux Américains ! »

Les choses se passent beaucoup mieux dans le nord de l'Allemagne, où le cessez-le-feu entre en vigueur le 3 mai à 08h00. Ordre est donné aux unités de demeurer sur place jusqu'à l'arrivée des troupes britanniques, qui mettront plusieurs jours pour investir le Schleswig-Holstein. En attendant, les chasseurs de la RAF tourneront en rond au-dessus des terrains, où des centaines d'avions sont alignés aile dans aile, comme pour défier une dernière fois leurs vainqueurs.

Dernière entrée du journal de marche de la SG 1 :

« Après une dernière parade suivie d'une allocution solennelle du *Kommodore* et de l'hymne national, la *Schlachtgeschwader* 1 (avec un effectif total d'un *Gruppe* et d'une trentaine d'avions), invaincue par l'ennemi, a été dissoute en petits groupes pour que chacun regagne ses foyers, après s'être engagé à poursuivre son devoir et reconstruire une nouvelle et meilleure Allemagne. »

DES *JABOS* AUX *SCHLACHTGESCHWADER*

DE L'ARTISANAT À L'INDUSTRIE LOURDE

Après des débuts que l'on peut qualifier de quasi anecdotiques avec les raids « Tip and run », le Fw 190 s'est finalement imposé comme l'arme maîtresse de la Luftwaffe en termes d'appui tactique. À l'instar du Republic P-47 Thunderbolt, considéré comme le meilleur chasseur-bombardier allié, le Fw 190 n'avait jamais été conçu pour ce rôle. Il n'a été ni meilleur ni pire que son homologue américain, simplement il a comblé un vide dans l'inventaire de la Luftwaffe que l'impéritie de ses chefs avait forcé à maintenir le Junkers Ju 87 et même le Henschel Hs 123 en première ligne au-delà de leur date limite de fraîcheur.

La conclusion générale, nous la laisserons à un expert en la matière, le *General der Schlachtflieger* Hubertus Hitschhold, telle qu'elle a été retranscrite par ses interrogateurs alliés après la capitulation :

« La condition préalable pour que les opérations d'appui tactique soient efficaces et s'inscrivent dans la durée est la supériorité aérienne. Chaque fois que nous n'avons pas pu obtenir la maîtrise

des airs, nos opérations d'appui-feu ont été inefficaces. Cet état de fait s'est vérifié en Afrique, en Italie et sur le front de l'Ouest. Subissant de lourdes pertes, nos avions d'assaut n'ont pas été en mesure de mener des missions concertées et efficaces. Augmenter leur nombre n'était d'aucune utilité tant que nous n'étions pas capables de regagner la supériorité aérienne.

« La réflexion sur le plan technique n'a pas suffisamment été menée sur le long terme. Bien que nous ayons noté l'augmentation croissante de l'efficacité des défenses antiaériennes de l'ennemi, jusqu'en 1943, nous avons continué à équiper nos unités en Ju 87, un avion largement périmé à cette époque. Il a fallu attendre la nomination d'un *Waffengeneral*, en charge de toutes les forces aériennes d'assaut, pour commencer à transformer les unités en Fw 190, un appareil qui était bien mieux adapté aux conditions du front.

« Le faible rayon d'action des avions d'assaut s'est révélé pénalisant. Si nous ne disposions pas de terrains de travail proches de la ligne de front, les missions d'interdiction sur les arrières de l'ennemi étaient pratiquement impossibles à exécuter. Quand l'ennemi possédait la supériorité aérienne, nos avions pouvaient difficilement opérer depuis les terrains avancés, objets d'une surveillance constante de la part des chasseurs ennemis. En outre, il n'était pas possible de rester aussi longtemps que souhaitable au-dessus du champ de bataille si les aérodromes de départ en étaient trop éloignés. L'utilisation de plaques d'envol en acier [PSP ou plaques Marston pour les Alliés] pour construire des pistes provisoires était une technique inconnue de la Luftwaffe.

« Le retard à mettre au point des projectiles air-sol nous a été préjudiciable. La destruction de certaines cibles, comme les chars et les navires, aurait été grandement facilitée si ces armes avaient été disponibles plus tôt. L'objectif de doter toutes les unités d'assaut de roquettes antichars n'a jamais pu être atteint. En cause, l'étude et le développement trop tardifs de ces armes, et l'utilisation comme pis-aller des grenades de 21 cm de l'Armée, totalement inefficaces et requérant des heures d'un entraînement spécialisé rendu impossible par l'état de nos réserves en carburant.

« Des missions à basse altitude ont été fréquemment menées par mauvais temps, en particulier lors des offensives russes, sans roquettes, bombes ni conteneurs. Nos avions se contentaient de mitrailler leurs cibles, parce que les bombes à retardement n'avaient aucune efficacité.

« À cause de la pénurie de carburant, l'instruction des jeunes pilotes a dû être écourtée. De sorte qu'il était impossible de leur donner une expérience suffisante avant de les lancer dans le grand bain. Il en a résulté de nombreuses pertes dès la première mission et des résultats proches de zéro, surtout dans des situations difficiles face à des défenses aériennes bien organisées. En plus, la formation au vol en PSV a été totalement négligée.

« Il était souvent difficile de trouver un officier de quelque expérience pour remplacer un *Staffelkapitän* ou un *Gruppenkommandeur* disparu. C'est ainsi que de nombreux sous-officiers ont dû pallier ce manque en menant leur unité au combat. Les écoles ne disposaient pas non plus d'officiers instructeurs qualifiés en nombre suffisant.

« Le manque de compréhension des commandants terrestres à propos des limites de la Luftwaffe a rendu la coopération avec la Wehrmacht très difficile. Ils nous faisaient souvent des demandes impossibles à réaliser et, d'un autre côté, ils ne mettaient pas toujours à profit les missions que nous avions exécutées avec succès. L'insuffisance de formation des officiers de la Wehrmacht à la coopération avec la Luftwaffe a été identifiée par le Haut commandement, mais beaucoup trop tard.

« La disponibilité immédiate des unités d'assaut a pâti des changements trop rapides de terrain, en grande partie parce que celles-ci ne disposaient pas de moyens de transport capables de transférer équipes et matériel techniques de l'un à l'autre en peu de temps. Les échelons roulants ne possédaient pas de camions en nombre suffisant, et ceux-ci souffraient des dures conditions climatiques du front de l'Est : neige, verglas, dégel et boue. Les avions ne pouvaient donc pas être entretenus dans des conditions optimales, ce qui s'est répercuté sur leur taux de disponibilité. » ■

▼ Focke-Wulf et les centres techniques de la Luftwaffe n'ont pas ménagé leur peine pour tenter de donner des armes efficaces au Fw 190 pour la lutte antichar. Peu se sont révélées efficaces, comme ces six mortiers implantés dans les ailes du V69 (WNr. 5820672) tirant des roquettes Rheinmetall-Borsig RZ 65 Föhn. Performante contre les chars soviétiques de première génération, cette arme s'est montrée incapable de percer le blindage des T-34. (E-N Archives)

COMMANDEZ NOS ANCIENS NUMÉROS...

...ET NOS HORS-SÉRIES

[BON DE COMMANDE]

Consultez les sommaires détaillés ou bien encore vérifiez leur disponibilité sur notre site : **www.caraktere.com**

☐ Je m'abonne à **Aérojournal Magazine** pour une année, soit 6 numéros, à partir du n°50 inclus.
France : 35.00 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 40.00 € - Reste du monde : 45.00 €

☐ Je m'abonne à **Aérojournal Magazine** pour deux années, soit 12 numéros, à partir du n°50 inclus.
France : 65.00 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 75.00 € - Reste du monde : 85.00 €

☐ Je souhaite recevoir les anciens numéros d'**Aérojournal Magazine** cochés ci-dessous au prix de 8.00 € pièce, frais de port inclus pour toutes destinations.

☐ n°19 (Réf. 104)	☐ n°20 (Réf. 105)	☐ n°22 (Réf. 107)	☐ n°23 (Réf. 523)
☐ n°25 (Réf. 525)	☐ n°26 (Réf. 526)	☐ n°27 (Réf. 527)	☐ n°28 (Réf. 528)
☐ n°29 (Réf. 529)	☐ n°30 (Réf. 530)	☐ n°31 (Réf. 531)	☐ n°32 (Réf. 532)
☐ n°33 (Réf. 533)	☐ n°34 (Réf. 534)	☐ n°35 (Réf. 535)	☐ n°36 (Réf. 536)
☐ n°37 (Réf. 537)	☐ n°38 (Réf. 538)	☐ n°39 (Réf. 539)	☐ n°40 (Réf. 540)
☐ n°41 (Réf. 541)	☐ n°42 (Réf. 542)	☐ n°43 (Réf. 543)	☐ n°44 (Réf. 544)
☐ n°45 (Réf. 545)	☐ n°46 (Réf. 546)	☐ n°47 (Réf. 547)	☐ n°48 (Réf. 548)
☐ n°49 (Réf. 549)			

☐ Je commande le CALENDRIER Aérojournal 2016
France : 14.90 € - UE, Suisse : 19.90 € - , DOM-TOM & Reste du monde : 24.90 €

Règlement :
☐ Chèque à l'ordre de Caraktère ☐ Mandat postal
☐ Virement Swift *(nous consulter afin d'obtenir nos BIC et IBAN)*
☐ Carte Bancaire : VISA / MasterCard

Numéro : .....
Date d'expiration : .....
Cryptogramme visuel* : .....
**3 derniers chiffres au dos de la carte*

Signature :

☐ Je souhaite recevoir les hors-séries d'**Aérojournal Magazine** cochés ci-dessous.
France : 14.90 € - UE, Suisse, DOM-TOM : 18.90 € - Reste du monde : 22.90 €

- ☐ n°9 : **Les jets de la Seconde Guerre mondiale** - Tome 2 (ref.569)
- ☐ n°10 : **Le Zéro à l'infini** (ref.570)
- ☐ n°14 : **La bataille de Midway** (ref.574)
- ☐ n°15 : **Le Boeing B-17 Fortress 1935-1942** (ref.575)
- ☐ n°16 : **L'IL-2 Chtourmovik** (ref.576)
- ☐ n°17 : **Le Boeing B-17 Fortress 1943-1945** (ref.577)
- ☐ n°18 : **Le Boeing B-17 Fortress** - ***The mighty Eigth*** (ref.578)
- ☐ n°19 : **Fw190 A - De la Normandie au Niemen** (ref.579)
- ☐ n°20 : **Les chasseurs Lavotchkine** (ref.580)

☐ **n°11** : **Les Phantom israéliens au combat** (ref.571) :
France : 11.50 € - UE, Suisse, DOM-TOM : 14.50 € - Reste du monde : 18.50 €

☐ Je commande le livre **"Messerschmitt Bf 109"**
France : 39.90 € - UE, Suisse : 44.90 €
DOM-TOM & Reste du monde : 49.90 €
☐ en français
☐ en anglais

Nom : .....
Prénom : .....
Adresse : .....
.....
.....
Code postal : .....Ville : .....
Pays : .....
E-mail (facultatif): .....
Téléphone (facultatif): .....

CALENDRIER 2016
AÉROJOURNAL

2016 Aérojournal calendar

aero JOURNAL
Histoire de la guerre aérienne

CALENDRIER
2016

caraktère
www.caraktere.com

À PARAÎTRE EN NOVEMBRE 2015

To be released on November 2015

ILLUSTRATIONS // *Artworks*
JERRY BOUCHER

En vente sur
Now on sale at
www.caraktere.com

FRANCE MÉTROPOLITAINE	14,90€
EU & SWITZERLAND	19,90€
DOM-TOM & REST OF THE WORLD	24,90€

frais de port inclus // shipping rates and all taxes included

CALENDRIER DE BUREAU A5
ÉDITION LIMITÉE
RELIURE SPIRALE SANS CROCHET
21 X 14,5 CM

A5 desktop calendar
Limited Edition
Wire-O binding without hanger
21 x 14,5 cm

SERVICE COMMERCIAL // SALES DEPARTMENT
contact@caraktere.com - +33 (0)4 42 21 06 76

© MMXIV

aero JOURNAL HORS-SÉRIE

FW 190 JABOS

Arme essentiellement offensive, la Luftwaffe a consacré une grande partie de ses moyens à appuyer les troupes au sol. Bien que né dans un contexte très différent lors de la Bataille d'Angleterre, le *Jabo* (contraction de *Jagdbomber*, chasseur-bombardier) trouve rapidement un plein-emploi en Russie.

Chasseur polyvalent, le Fw 190 ne pouvait pas échapper à cette évolution. Supérieur à tous les égards au Bf 109 dans ce rôle (charge offensive, autonomie, résistance aux coups…), il donne naissance à deux versions spécialisées, qui, à partir de la fin de l'année 1943, commencent à remplacer les bombardiers en piqué au sein des nouvelles *Schlachtgeschwader*.

Ce deuxième opus consacré au Focke-Wulf Fw 190 s'intéresse à ces versions *Jabos* et à leur utilisation, tant dans les raids de nuisance au-dessus de l'Angleterre que dans les missions d'appui tactique sur le front de l'Est, en Méditerranée et en Normandie.

Aérojournal Hors-série n°22
Novembre - Décembre 2015

France / Belgique : 14.90 €
Espagne / Italie / Port. Cont. / Luxembourg / Grèce : 15.50 €
Suisse : 25 CHF / Canada : 25 $C

M 03410 - 22H - F: 14,90 € - RD